Joseph Conrad

OGLINDA MĂRII

Table of Contents

Cover Page

Oglinda marii

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

41

42

43

44

45

46

47

Joseph Conrad

Oglinda mării

Traducere de

Mădălina Tureatcă

ALDO PRESS

2014

THE MIRROR OF THE SEA

Joseph Conrad

Editor Dexon Office, București

© by Dexon Office, 2014

Toate drepturile pentru această versiune aparțin Dexon Office

Informații, comenzi ramburs, comenzi

pentru editare și tipărire de cărți și broșuri

OP 76, CP 161, București, 062590

Tel./Fax 4341750;

Email aldopress@rdsmail.ro

www.aldopress.ro

IISBN ePUB: 978-973-701-386-6

ISBN PDF: 978-973-701-387-3

ISBN Print: 978-973-701-385-9

Această carte în format digital (e-book) este protejată prin copyright și este destinată exclusiv utilizării ei în scop privat pe dispozitivul de citire pe care a fost descărcată. Orice altă utilizare, incluzând

împrumutul sau schimbul, reproducerea integrală sau parțială, multiplicarea, închirierea, punerea la dispoziția publică, inclusiv prin internet sau prin rețele de calculatoare, stocarea permanentă sau temporară pe dispozitive sau sisteme cu posibilitatea recuperării informației, altele decât cele pe care a fost descărcată, revânzarea sau comercializarea sub orice formă, precum și alte fapte similare săvârșite fără permisiunea scrisă a deținătorului copyrightului reprezintă o încălcare a legislației cu privire la protecția proprietății intelectuale și se pedepsește penal și/sau civil în conformitate cu legile în vigoare

Lectura digitală protejează mediul

Versiune digitală realizată de elefant.ro

Pe malul abrupt, vapoare-au venit și-au plecat,

Astfel au rezistat înc-o zi sau două.

Povestea lui Frankeleyn

1

Plecările de la mal și acostările marchează balansul ritmic al vieții unui matelot și al carierei unei ambarcațiuni. De la un mal la altul este definiția cea mai consistentă a destinului pământesc al unui vapor.

”Plecările” nu sunt ceea ce ar crede un popor înfumurat de locuitori ai uscatului. Termenul ”acostare” este mai ușor de înțeles. Te apropii de coastă, ceea ce ține mai mult de acuitatea ochiului și de o atmosferă limpede. ”Plecarea” nu înseamnă că o barcă părăsește portul, la fel cum nici ”debarcarea la mal” nu poate fi considerată un sinonim al sosirii. Dar în cazul plecărilor, există această diferență: termenul nu implică atât de mult un eveniment maritim, cât o acțiune hotărâtă care atrage după sine un proces - observarea precisă a anumitor semne terestre cu ajutorul busolei.

La apropierea de coastă, fie ea un munte cu formă neobișnuită, un promontoriu stâncos sau o întindere de dune de nisip, o zăriți imediat, dintr-o singură privire. O veți recunoaște mai ușor la momentul potrivit. Dar, în mod esențial, acostarea, bună sau rea, este deja realizată când se aude primul strigăt: ”Pământ!” Plecarea este, fără doar și poate, o ceremonie de navigare. Se poate ca un vapor să-și fi părăsit portul cu ceva vreme în urmă, se poate să fi fost la apă, în adevăratul înțeles al expresiei, timp de mai multe zile. Dar, în ciuda acestor lucruri, atâta vreme cât de pe coasta pe care se pregătea să o părăsească se mai zărea un vapor care se îndrepta, în trecut, spre sud, nu începuse încă, în înțelesul marinăresc, o călătorie.

Plecarea, dacă nu se referă la ultima privire aruncată pământului, este, poate, ultima recunoaștere profesionistă a pământului din partea marinarului. Este un ”rămas bun” tehnic, opus celui sentimental. De atunci înainte, coasta rămâne la pupa ambarcațiunii. Este o problemă personală a omului. Nu vasul este cel care pleacă, ci matelotul se îndepărtează, prin intermediul relevmentului încrucișat, care fixează

locul primei cruci mici trasate cu creionul pe întinderea albă a hărții de căi maritime, unde va fi marcată poziția ambarcațiunii la amiază, de asemenea printr-o cruce mică cu creionul, în fiecare zi a călătoriei sale. Și pe harta vaporului, de la un țărm la altul, ar putea fi șaizeci, optzeci sau orice număr de asemenea cruci. În experiența mea, cel mai mare număr a fost de o sută treizeci de asemenea cruci, de la punctul cârmaciului la Capetele de Nisip din Golful Bengal și până la Luceafărul lui Scilly. O călătorie tare grea…

Plecarea, ultima privire profesionistă aruncată pământului, este întotdeauna bună sau, cel puțin, destul de bună. Deoarece pentru o ambarcațiune nu contează prea mult că vremea este aspră, pentru că are la prora marea întinsă. Acostarea poate să fie benefică sau de rău augur. Privind un singur punct al său, cuprinzi pământul dintr-o singură privire. În toate însemnările sale viclene, cursul unei ambarcațiuni lasă pe hârtia albă a unei scheme pe care o urmează acea mică însemnare - poate o insulă mică din ocean, un promontoriu singuratic pe coasta unui continent, un far de pe o faleză sau, pur și simplu, forma ascuțită a unui munte, ca un mușuroi de furnici în derivă pe apele mărilor. Dacă te întâmpină într-o formă obișnuită, atunci acostarea este benefică. Ceața, vijeliile de zăpadă, furtunile înțesate de nori și ploile - aceștia sunt dușmanii unei acostări de bun augur.

2

O parte a comandanților de nave preferă să-și părăsească țărmul de baștină cu tristețe, într-un spirit de durere și nemulțumire. Ei au o soție, poate și copii, în orice caz se bucură de afecțiune, sau poate au doar un viciu preferat, pe care trebuie să-l lase în urmă vreme de un an sau mai mult. Îmi amintesc numai de un singur om care a urcat pe punte cu un pas sprinten și a comandat prima cursă a călătoriei cu voce exaltată. Dar, cum am aflat mai târziu, el nu lăsa în urma lui nimic, decât un haos de datorii și amenințări cu procese legale.

Pe de altă parte, am cunoscut mulți căpitani care, imediat după ce vasul părăsise apele înguste ale Canalului, dispăreau cu totul de lângă echipajul lor naval timp de trei zile sau chiar mai mult. Ei făceau o scufundare adâncă, cum s-ar spune, în cabina lor, ca să iasă la suprafață câteva zile mai târziu cu un chip mai mult sau mai puțin senin. Cu asemenea oameni te înțelegeai ușor. În plus, o retragere completă, ca a lor, părea să implice și un nivel satisfăcător de încredere în ofițerii lor și pentru nici unul dintre oamenii mării care își merită numele, încrederea nu este un lucru neplăcut.

Îmi amintesc că în prima mea călătorie ca ofițer secund cu bunul căpitan MacW. m-am simțit destul de flatat și mi-am îndeplinit bucuros datoriile, eu fiind la comanda tuturor obiectivelor practice. Cu toate acestea, oricât de mare ar fi fost iluzia mea, adevărul era că șeful de drept era acolo, întărind încrederea pe care o aveam în mine, deși era invizibil privirilor mele, în spatele unei uși de cabină din lemn de arțar, furniruită și cu mâner din porțelan alb.

Când vasul părăsește țărmul este momentul în care spiritul comandantului comunică cu tine într-o voce înăbușită, de parcă ar vorbi în sanctuarul unui templu. Pentru că, chiar dacă o numești templu, sau ”iad plutitor”, așa cum au fost nu-mite unele vapoare, cabina căpitanului este, fără îndoială, locul solemn de pe orice vapor.

Bunul MacW. nu ieșea nici măcar ca să mănânce și se hrănea în solitudine în cel mai sfânt dintre locurile sfinte, pe o tavă acoperită cu un șervet alb. Ospătarul nostru arunca de obicei o privire ironică asupra farfuriilor complet goale pe care le aducea de acolo. Durerea de a-și părăsi căminul, care îi copleșește pe mulți dintre mateloții cu familie, nu îi scădea căpitanului MacW. pofta de mâncare pe care o avea de obicei. De fapt, ospătarul venea aproape întotdeauna la mine, care stăteam pe scaunul căpitanului din capul mesei, și-mi spunea într-un murmur grav:

— Căpitanul mai cere o bucată de carne și doi cartofi.

Noi, ofițerii lui, îl auzeam plimbându-se prin cabină, sforăind încet, sau oftând adânc sau bălăcindu-se și făcând zgomote în baie. I se dădea raportul prin gaura cheii, ca să spun așa. Noi primeam răspunsurile pe un ton destul de cald și prietenos, manifestarea cea mai de seamă a caracterului său afabil. În timpul perioadelor de izolare, anumiți căpitani sunt tot timpul morocănoși și par să considere simplul sunet al vocii celorlalți ca o lezare și o ofensă.

Dar un solitar morocănos n-ar putea să-și îngrijoreze subordonații, în timp ce omul care are un acut simț al datoriei (sau, poate, doar sentimentul propriei importanțe) și care se încăpățânează să-și poarte supărarea pe punte întreaga zi - și poate că și jumătate din noapte - se transformă într-un chin îngrozitor. Pășește la pupa aruncând priviri triste, de parcă ar dori să otrăvească marea sau îți face praf capul cu sălbăticie de fiecare dată când se întâmplă să faci o greșeală în raza lui vizuală. E greu să înduri aceste excentricități cu răbdare, așa cum îi stă bine unui om și unui ofițer, pentru că nici unul dintre marinari nu este bine-dispus cu adevărat în primele zile ale călătoriei. Sunt multe regrete, amintiri, dorul instinctiv de leneveala lăsată în urmă, ura instinctivă față de muncă. În plus, lucrurile tind să o ia razna la început, mai ales când e vorba de nimicuri supărătoare. Mai este gândul stăruitor că are în față un an întreg de viață mai grea sau mai ușoară, pentru că în istoria maritimă nu a existat niciodată o călătorie spre sud care să dureze mai puțin de douăsprezece luni. Da, era nevoie de câteva zile după plecare pentru ca echipajul unui vapor să-și găsească locul și pentru ca rutina liniștită a unei ambarcațiuni de apă adâncă să-și stabilească ritmul potrivit.

Rutina vaporului este un doctor minunat pentru inimile și capetele

îndurerate, pe care l-am văzut calmând - cel puțin pentru o vreme - cele mai turbulente spirite. Ea aduce sănătate, și pace, și mulțumirea față de treburile zilnice duse la îndeplinire, pentru că fiecare zi din viața vaporului pare să închidă un cerc în inelul larg al orizontului mării. Împrumută o anumită demnitate a asemănării perfecte din monotonia maiestuoasă a mării. Cel care iubește marea iubește și rutina vaporului.

Nicăieri, numai pe mare, zilele, săptămânile și lunile se absorb mai repede în trecut. Par să rămână la pupa la fel de ușor precum bulele ușoare de aer din vârtejul lăsat în urmă de vapor și dispar într-o mare tăcere în care vaporul intră cu un fel de efect magic. Zilele, săptămânile, lunile trec. Numai o furtună violentă poate tulbura viața ordonată a vaporului. Iar vraja monotoniei desăvârșite ce pare să fi căzut chiar și asupra vocilor bărbaților lui este ruptă numai de perspectiva apropiată a apariției pământului în zare.

Atunci, spiritul comandantului este cuprins din nou de înflăcărare. Dar nu simte imboldul de a căuta să se izoleze, și să rămână ascuns și nemișcat, închis într-o cabină mică cu mângâierea unui apetit organic sănătos. Când e pe punctul de a ajunge pe coastă, spiritul comandantului de vas este cotropit de o neliniște de nestăpânit. Pare incapabil să sălășluiască mai multe secunde la un loc în sfințenia absolută a cabinei de căpitan. Pe măsură ce momentul respectiv se apropie tot mai tare, iese pe punte și privește în depărtare cu ochii mijiți. El este menținut cu încordare pe măsură ce sporește vigilența. Între timp, din lipsa apetitului, organismul comandantului slăbește treptat. Cel puțin așa știu eu din experiența mea, deși s-ar putea ca ”slăbește” să nu fie cuvântul potrivit. Aș putea spune, mai degrabă, că este spiritualizat prin nesocotirea hranei, a somnului și a confortului obișnuit al vieții pe mare, atât cât este el. În unul sau două cazuri, am aflat că detașarea de nevoile ordinare ale existenței rămâne din păcate incompletă cât privește băutura.

Dar aceste două cazuri erau, vorbind în termenii cuveniți, cazuri patologice și singurele din toată experința mea maritimă. În unul dintre aceste exemple de sete de tonice, născută din pură anxietate, n-aș putea spune că vreuna dintre calitățile de marinar ale acelui om erau afectate în cea mai mică măsură. Dar cazul acesta era și foarte nervos, pentru că țărmul s-a zărit dintr-o dată, de aproape, și am avut o acostare dificilă, pe vreme aspră și în timpul unei vijelii reci de la

uscat. La puțină vreme după aceea, coborând să vorbesc cu el, am fost destul de ghinionist să-l prind pe căpitanul meu în flagrantul scoaterii în grabă a dopului. Aș putea spune că a-ceastă priveliște m-a înfricoșat. Știam foarte bine că omul avea o fire groaznic de sensibilă. Din fericire, am reușit să mă trag în spate nevăzut și, având grijă să calc greu cu bocancii mei de marinar pe scările cabinei, am intrat din nou. Dacă nu ar fi fost priveliștea aceea neașteptată, nici una dintre faptele sale din timpul următoarelor douăzeci și patru de ore nu m-ar fi făcut deloc să bănuiesc că nu stătea bine cu nervii.

3

Un alt caz, deși nu avea nimic în comun cu băutura, este acela al bietului căpitan B. La început, de fiecare dată când se apropia de coastă, el suferea de dureri atroce de cap. Când l-am cunoscut eu avea mult peste cincizeci de ani, era scund, îndesat, demn, poate puțin pompos. Era un om extrem de bine informat, care, ca fizic, nu ar fi semănat deloc cu un marinar, dar cu siguranță a fost unul dintre cei mai buni marinari pe care am avut norocul să-l servesc. Cred că era din Plymouth, fiul unui doctor de țară și cei doi fii ai săi mai în vârstă erau studenți la medicină. Comanda un vas mare din Londra și era destul de bine cunoscut în zilele sale. M-am gândit foarte mult la el și din această cauză îmi amintesc cu o ciudată satisfacție ultimele cuvinte pe care mi le-a spus la bordul vaporului său, la capătul unui voiaj de optsprezece luni. Eram în bazinul Dundee, unde adusesem o mare încărcătură de iută din Calcutta. În dimineața aceea, ne primisem plata și urcasem la bord să-mi iau cufărul naval și să-mi iau rămas bun. În maniera lui puțin mândră, dar politicoasă, s-a interesat de planurile mele. I-am răspuns că intenționam să plec la Londra cu trenul de după-amiază și că mă gândeam să dau un examen să-mi iau diploma de comandant. Aveam destulă experință pentru asta. Cu un vădit interes pentru situația mea, ceea ce m-a surprins, mi-a ordonat să nu mai pierd vremea. Apoi, ridicându-se din scaun, mi-a spus:

— Ai în vedere vreo ambarcațiune pentru momentul în care ai trecut examenul?

I-am răspuns că nu mă gândisem la nici una. Am dat mâna amândoi, iar el a pronunțat următoarele cuvinte memorabile:

— Dacă s-ar întâmpla să ai nevoie de lucru, să nu uiți că, atâta vreme cât eu am un vapor, și tu ai unul.

În materie de complimente, nu există vreunul mai ma-re decât acesta - făcut de comandantul vasului secundului său, la sfârșitul unui voiaj,

când treaba s-a terminat și subordonatul este liber. Amintirea aceasta are un anumit patos în ea, pentru că bietul om nu a mai ieșit niciodată pe mare. Era deja suferind când a trecut de Sf. Elena, a zăcut o vreme, când trecusem de Insulele Vestice, dar s-a ridicat din pat ca să zărească țărmul. A reușit să stea pe punte până la Downs, unde, după ce a dat ordinele cu o voce epuizată, a lăsat ancora timp de câteva ore ca să-i trimită soției sale o telegramă și să ia la bord un pilot din Marea Nordului, care să-l ajute să navigheze de-a lungul coastei de vest. Nu s-ar fi simțit în stare să facă asta singur, pentru că este genul de activitate care-l ține pe un om al mărilor în picioare zi și noapte.

Când noi am ajuns în Dundee, doamna B. era deja acolo, așteptându-l să-l ia acasă. Am călătorit spre Londra cu același tren. Dar, pe vremea când eu reușisem să iau exa-menul, vaporul plecase în alt voiaj fără el și, în loc să plec și eu, am mers la cerere să-l văd pe vechiul meu comandant, acasă la el. Este singurul dintre comandanții mei căruia i-am făcut o astfel de vizită. Se dăduse deja jos din pat, ”încă în convalescență”, după cum a declarat, făcând câțiva pași clătinați ca să mă întâmpine în ușa camerei de zi. Era limpede că se încăpățâna să nu poarte ultima cruce pe acest pământ pentru a pleca în singura călătorie pe care un marinar o face vreodată spre o destinație necunoscută. Și totul a fost deosebit de plăcut - camera spațioasă, însorită, fotoliul lui adânc cu pernuțe din dreptul ferestrei arcuite și un taburet pentru picioare, grija liniștită și atentă a bătrânei femei iubitoare, care îi născuse cinci copii și poate că nu trăise cu el mai mult de cinci ani încheiați, din toți cei treizeci, sau cam așa ceva, de căsătorie. Acolo se mai afla o femeie, cu o rochie neagră simplă, cu părul destul de cărunt, care stătea foarte dreaptă în scaun, cosând și aruncând priviri piezișe în direcția lui, fără să rostească un singur cuvânt în tot timpul vizitei mele. Chiar și atunci când, la momentul potrivit, i-am dus o ceașcă de ceai, n-a făcut decât să dea din cap spre mine în tăcere, cu cea mai ușoară umbră de zâmbet pe buzele ei strânse. Îmi imaginez că era o soră nemăritată a doamnei B., care venise să ajute la îngrijirea cumnatului ei. Fiul lui cel mai tânăr, născut la bătrânețe, un bun jucător de cricket după câte se părea, de vreo doisprezece ani sau cam așa ceva, vorbea cu entuziasm despre faptele mărețe ale lui W.G. Grace. Mi-l amintesc și pe fiul lui cei mai mare, devenit doctor de curând, care m-a luat în grădină ca să fumăm și, scuturând din cap cu gravitate profesională, dar cu o îngrijorare reală, a murmurat:

— Da, dar nu și-a recăpătat pofta de mâncare. Nu-mi place asta, nu-mi place asta deloc.

L-am zărit pentru ultima dată pe căpitanul B. atunci când, în vreme ce eu mă întorceam să închid poarta din față, el dădea din cap în dreptul fe-restrei arcuite.

Mi-a lăsat o impresie diferită și desăvârșită, pe care nu știu dacă ar trebui să o numesc ”plecare” sau ”acostare”. Fără îndoială că acest căpitan al mărilor, așezat strâmb într-un fotoliu adânc, privise adesea fix înaintea lui, cu privirea vigilentă ce caracterizează plecarea. Atunci nu mi-a mai vorbit de angajarea mea, despre vapoare, despre faptul că era pregătit să preia o nouă comandă. Dar îmi povestise despre vremurile din tinerețea lui, cu șuvoiul bogat, dar subțire al cuvintelor unui invalid plin de voință. Femeile păreau îngrijorate, dar stăteau nemișcate și, în timpul acelei conversații, eu am aflat mai multe despre el decât în toate cele optsprezece luni în care navigasem împreună. Părea că-și ”făcuse datoria” în comerțul cu minereu de cupru, faimosul comerț cu minereu de cupru din vechile vremuri, dintre Swansea și coasta chili-ană, aducând cărbune și ducând cupru, cu încărcături grele pe ambele sensuri, de parcă ar fi vrut să sfideze nebunește marile ape ale Capului Horn. Era o muncă pentru vapoarele rezistente și o școală minunată de rezistență pentru marinarii din țările de vest. O întreagă flotă de bărci, la fel de puternice în coaste și bordajul de lemn și pe cât de bine utilate pe cât se putea, a fost trimisă pe mări, cârmită de echipaje viguroase și comandată de căpitani tineri, iar acum era angrenată în acest comerț, acum de mult decedat.

— Asta era școala în care m-am pregătit, mi-a spus el aproape lăudăros, sprijinindu-și spatele de perne, cu un pled pe picioare.

În acest comerț, el a obținut, la o vârstă foarte fragedă, prima comandă. Chiar atunci el mi-a menționat că, în calitate de tânăr comandant, era mereu bolnav câteva zile înainte să ajungă pe țărm după o călătorie lungă. Dar boala aceasta trecea de obicei în momentul în care zărea pentru prima dată o priveliște familiară. După aceea, a adăugat el, pe măsură ce îmbătrânea, toată acea nervozitate a dispărut complet. I-am observat ochii obosiți, fixați mereu drept în față, ca și cum nu ar fi existat nimic între el și linia dreaptă a mării și a cerului, unde, orice ar căuta un marinar cu privirea, lucrul acela va

apărea cu siguranță. Dar am văzut și cum ochii lui se odihneau cu afecțiune pe chipuri din jur, pe tablourile din cameră, pe toate obiectele familiare din casa lui, a căror imagine luminoasă și stăruitoare trebuie să-i fi apărut adesea în memorie în momentele de tulburare și neliniște de pe mare. Oare căuta cu privirile un țărm ciudat sau poate că făcea cu mintea netulburată măsurătorile de relevment pentru viitoarea plecare?

E greu de spus, pentru că în călătoria aceea, din care nu se mai întoarce nimeni, acostarea și plecarea sunt instantanee, unindu-se amândouă într-un moment de atenție supremă și finală. Fără îndoială că nu-mi amintesc nici un semn de șovăială pe expresia întipărită pe fața lui slăbită, nici urmă din neliniștea nervoasă a unui tânăr comandant care este pe punctul de a debarca pe un țărm pe care harta nu-l arată. Avusese prea multă experință de acostări și plecări! și oare nu ”și-a făcut datoria” în faimosul comerț cu minereu de cupru pe care-l aducea pe Canalul Bristol, pe vapoarele cele mai rezistente și în școala mateloților puternici?

4

Înainte ca ancora să se ridice, trebuie s-o cobori - acest truism extrem de evident mă aduce dintr-o dată la subiectul degradării limbajului maritim în presa cotidiană a acestei țări.

Aproape invariabil, jurnalistul vostru fie că preia controlul unui vapor sau al unei flote, ”aruncă ancora”. Acum, o ancoră nu este niciodată aruncată și a-ți lua libertatea de a folosi limbajul tehnic este o crimă împotriva limpezimii, a preciziei și a frumuseții limbajului perfecționat.

O ancoră este o bucată de fier forjat, adaptată scopului său în mod admirabil, iar limbajul tehnic este un instrument prelucrat până la perfecțiune, prin ani de experiență, un lucru care nu are cusur în utilitatea sa. O ancoră din trecut (pentru că în ziua de astăzi există dispozitive care seamănă cu ciupercile și obiecte ca niște gheare, care nu au o anumită expresie sau formă - sunt, pur și simplu, cârlige), o ancoră din trecut este un instrument extrem de eficient. Mărimea adaugă perfecțiunii sale și isteține, pentru că nu există un alt obiect care să folosească mai bine sco-pului măreț pe care aceasta îl îndeplinește. Uitați-vă la ancorele care atârnă de capetele de pisică de pe marile vapoare! Cât de mici sunt în comparație cu dimensiunile mari ale carcasei! Dacă ar fi fost făcute din aur, ar fi părut niște podoabe, ca jucăriile ornamentale, care nu ar fi fost mai mari decât niște cercei cu giuvaere din urechile unei femei. Și cu toate acestea, de ele depinde, nu numai o dată, însăși viața corăbiei.

O ancoră este forjată și modelată ca să fie credincioasă. Dacă îi dai pământ din care să muște, o să țină până se rupe cablul și apoi, orice s-ar întâmpla cu corabia, ancora este ”pierdută”. Bucata sinceră și dură de fier, atât de ba-nală în aparență, are mai multe componente decât membre are corpul uman: inelul, axul, coroana, vârful, palmele, mânerul. Conform spuselor jurnalistului, toate acestea ”sunt aruncate” când un vas ajunge la un loc de ancorare și oprește.

Insistența de a folosi cuvântul acesta odios decurge din faptul că un locuitor ignorant al uscatului trebuie să-și imagineze actul de ancorare ca un proces de aruncare a unui obiect peste bord, în timp ce ancora gata să-și îndeplinească menirea este deja peste bord și nu este aruncată acolo, ci pur și simplu lăsată să cadă. Atârnă de coasta vaporului, la capătul unei bucăți de lemn grele și proiectate în afară, numită cap de pisică, de bucla unui lanț scurt și gros, a cărui zală de la capăt este eliberată dintr-o dată printr-o lovitură de pe un mai manual superior sau prin tragerea unui mâner a-tunci când ordinul e dat. Iar ordinul nu este ”Aruncă!”, așa cum pare să-și imagineze scriitorul, ci ”Dă-i drumul!”.

De fapt, pe puntea unui vapor, nimic nu este aruncat în acest sens, decât plumbul, care este azvârlit doar ca să se încerce adâncimea apei pe care plutește. O barcă nefolosită, o vergă de schimb, un butoi sau tot ce nu este asigurat pe punte poate să fie ”aruncat în larg” când nu este legat. Chiar și vaporul însuși este ”aruncat în port sau la tribord” în timpul deplasării. Cu toate acestea, el nu ”aruncă” niciodată ancora.

Ca să vorbim într-un stil tehnic extrem, o navă sau o flotă este ”adusă” - cuvintele complementare, care rămân nepronunțate și nescrise fiind, desigur, ”la ancoră”. Mai puțin tehnic, dar nu mai puțin corect, cuvântul ”ancorat”, cu imaginea sa caracteristică și sunetul hotărât, ar trebui să fie destul de bun pentru ziarele celei mai mari țări maritime din lume. ”Flota a ancorat la Spithead”, ar putea să dorească cineva o propoziție mai bună cu dimensiuni reduse și rezonanță tipic navală? Dar trucul ”aruncării ancorei”, cu afectarea sa de expresie maritimă - pentru că de ce nu am putea scrie la fel de bine și ”a azvârli ancora”, ”a trimite ancora” sau ”a proiecta ancora”? -, este greu de tolerat pentru urechile unui marinar. Îmi amintesc un pilot de navigație costieră pe care l-am cunoscut mai demult (obișnuia să citească ziarele cu asiduitate), care, ca să definească cel mai înalt grad de stângăcie a unui locuitor al uscatului, obișnuia să spună:

— Este unul dintre bieții, nefericiții diavoli care ”aruncă ancora”.

5

De la început și până în final, marinarul este foarte preocupat în gândurile sale de ancore. Nu este neapărat vorba de faptul că ancora este un simbol al speranței, cât faptul că este cel mai greu obiect pe care trebuie să-l mânuiască la bordul vaporului său, pe mare, în timpul rutinei obișnuite de îndatoriri. Începutul și finalul fiecarei călătorii sunt marcate clar prin punerea în acțiune a ancorelor vaporului. Un vas din Canal își ține ancorele pregătite tot timpul, lanțurile cu piedica pusă și, aproape întotdeauna, pământul la vedere. În gândurile unui marinar, ancora și pământul au o legătură indisolubilă. Dar imediat ce iese din mările înguste, intrând în lumea largă fără să putem vorbi de ceva solid între ea și Polul Sud, ancorele sunt ridicate, iar cablurile dispar de pe punte. Dar ancorele nu dispar. Vorbind din punct de vedere tehnic, ele sunt ”fixate la bord” și, pe capul castelului de la prova, legate de inelele de punte cu frânghii și lanțuri, sub pânza velelor din față, par foarte leneșe, de parcă ar fi ațipit. Legate astfel, dar îngrijite cu atenție, inerte și puternice, aceste embleme ale speranței țin tovărășie omului de pază, în ceasurile târzii ale nopții. Astfel, zilele trec, iar bucățile acestea de fier cu o formă atât de neobișnuită se odihnesc îndelung, în plin repaos, vizibile din aproape orice parte a punții vasului, așteptând să-și împlinească menirea undeva, de cealaltă parte a lumii, în vreme ce vasul le duce mai departe în mare grabă, împroșcând cu spumă în străfunduri, iar șuvoaiele apelor deschise le fac membrele grele să rugineasca.

Prima apropiere de pământ, încă invizibil ochilor echipajului, este anunțată de ordinul vioi al secundului către șeful de echipaj: ”Lăsăm ancorele în după-amiaza aceasta!” sau ”Mâine dimineață la prima oră!”, după caz. Lucrurile se petrec astfel pentru că secundul este cel care are grijă de ancorele vaporului și este paznicul cablurilor sale. Există vapoare bune și vapoare rele, vapoare confortabile și vapoare în care, din prima zi a voiajului și până la ultima, trupul și sufletul secundului nu au parte de odihnă. Dar vapoarele sunt așa cum le

modelează oamenii, este o zicală din înțelepciunea marinărească și, fără îndoială, este adevărată în linii mari.

Oricum, există și vapoare în care, așa cum mi-a spus odată un secund cărunt: ”Nimic nu pare să meargă cum trebuie vreodată.” și, privind de la pupa, unde stăteam amândoi (îi făceam o vizită ca între vecini, în port), a adăugat: ”Ea este una dintre acelea”. Își ridică privirile spre fața mea, cu simpatia profesională cuvenită, și îmi confirmă bănuielile pe care le aveam, în mod firesc: ”Oh, nu. Bătrânul are destul de multă dreptate. El nu se amestecă niciodată. Orice lucru care este făcut după datina marinărească este destul de bun pentru el. Și, cu toate acestea, pare că nimic nu merge bine pe vaporul asta. Să-ți spun ceva: este cam greu de manevrat.”

”Bătrânul” era, bineînțeles, căpitanul lui, care tocmai atunci venea pe punte, purtând o pălărie de mătase și un palton maroniu și, plecând ușor capul cu politețe către noi, coborî pe țărm. Fără îndoială că nu avea mai mult de treizeci de ani, iar secundul mai vârstic, murmurând către mine ”Ăsta e bătrânul meu”, a continuat să-mi dea exemple despre dificultatea de manevrare a vaporului pe un ton depreciativ, de parcă ar fi vrut să spună: ”Să nu crezi că mi-e ciudă pe ea din cauza asta.”

Exemplele nu contează. Important e că există vapoare pe care lucrurile merg întradevăr prost. Dar, orice fel de vas ar fi, bune sau rele, norocoase sau ghinioniste, secundul se simte ca acasă în partea frontală a vasului. Aceasta este, prin empatie, partea LUI din vapor, deși el este, fără îndoială, supraveghetorul întregului vas. Acolo sunt ancorele LUI, troliul LUI, arborele trinchet al lui, locul lui de manevrare când căpitanul a preluat comanda. Si tot acolo locuiesc și oamenii, mâna de lucru a vaporului, de care el trebuie să aibă grijă să aibă tot timpul de lucru și pe vreme bună, și pe vreme rea, pentru bunăstarea vaporului. Secundul, singura fi-gură din personalul de pază care se repede înainte la strigătul ”Toată lumea pe punte!” El este satrapul acelei provincii din regatul autocrat al vasului și este personal responsabil de orice se întâmplă acolo.

Tot acolo, la apropierea de pământ, ajutat de șeful de echipaj și de tâmplar, el ”lasă ancorele” cu oamenii din propria strajă, pe care îi cunoaște mai bine decât pe ceilalți. Acolo, el supraveghează cum sunt pregătite cablurile, vinciul de ancoră detașat, compresoarele deschise,

iar apoi, după ce a dat ultimele ordine: ”Îndepărtați-vă de cablu!”, el așteaptă atent, pe un vapor tăcut care înaintează alene, cu mare efort, către locul de staționare care îi fusese ales, până la strigătul ascuțit de la pupa: ”Dă-i drumul!” El se apleacă instinctiv și vede cum fierul credincios cade cu un plonjon greu sub ochii lui, care scrutează și reține cu atenție dacă a aterizat bine.

În cazul ancorei, ”a ateriza bine” înseamnă să nu se încurce cu lanțul ei. Ancora trebuie să cadă de la prova fără ca lanțul sau vreuna dintre membre să se răsucească, pentru că altfel ai manevra o ancoră încurcată. În cazul în care cablul nu exercită presiunea corectă asupra inelului, nu poți avea încredere în nici o ancoră, nici măcar în cel mai solid dintre pământuri. În vremurile dificile, fără îndoială că ea va începe să exercite o presiune de tragere, pentru că instrumentele și oamenii trebuie tratați cu corectitudine, ca să dea măsura ”virtuții” care îi caracterizează. Ancora este un simbol al speranței, dar o ancoră împiedicată este mai rea decât ce-le mai periculoase dintre falsele iluzii care i-a ispitit vreodată pe oameni sau pe națiuni cu o senzație de siguranță. Iar senzația de siguranță, până și cea mai fondată dintre ele, este un sfetnic rău. Este senzația care, asemenea sentimentului exagerat de bună-stare, ce prevestește venirea nebuniei, precede căderea năpraznică a dezastrului. Un om al mării care muncește având un sentiment necuvenit de siguranță nu mai face dintr-o dată nici două parale. Așa că, dintre toți secunzii mei, am avut cea mai mare încredere într-un bărbat pe nume B. Purta mustață roșie, fața îi era slabă, tot roșie privirea încurcată. Făcea toate paralele.

Cercetând acum, după mulți ani, ce a rămas din sentimentul pe care l-am avut în urma contactului dintre personalitățile noastre, descopăr fără mare surprindere un gust neplăcut. În linii mari, cred că a fost unul dintre tovarășii de punte cei mai dificili pe care i-ar putea avea un tânăr comandant. Dacă îmi este permis să-l critic în absență, cred că aș spune că avea un sentiment de nesiguranță cam acut, care este inestimabil în cazul unui matelot. Avea un aer extrem de supărător, acela că era pregătit în orice moment (chiar și atunci când stătea la masă în dreapta mea, în fața unei farfurii cu carne de vită sărată) de a da piept cu o calamitate iminentă. Trebuie să mă grăbesc să adaug și că avea cealaltă calificare care făcea din el un matelot de nădejde - cea de absolută încredere în sine. Problema era că aceste calități erau prea accentuate în cazul său. Atitudinea lui, tot timpul în gardă, conversația smucită și nervoasă, până și tăcerile hotărâte, ca să spun

așa, păreau să sugereze - și, cred eu, chiar sugerau - că, în opinia lui, vasul nu era niciodată în siguranță în mâinile mele. Astfel, el era cel care avea în pază ancorele unei corăbii de mai puțin de cinci sute de tone, prima mea comandă, care a dispărut acum de pe fața pământului, dar a cărei existență cu siguranță că se va bucura de o amintire plăcută atâta vreme cât voi trăi. Nici o ancoră nu s-ar fi putut împiedica sub ochiul pătrunzător al domnului B. Era bine să fii si-gur de acest lucru când, într-un vas ancorat în radă deschisă, auzeai din cabină vântul șuierând. Dar, cu toate acestea, existau momente când îl uram pe domnul B., din plin chiar. Din felul în care arunca uneori priviri feroce, îmi imaginez că și el mi-a plătit înapoi cu vârf și îndesat, și nu numai o dată. Numai că se întâmpla să iubim amândoi foarte mult vasul. Și, printre calitățile inestimabile ale domnului B., defectul lui era că nu se putea convinge de faptul că vasul era în siguranță în mâinile mele. Pentru început, era cu cinci ani mai în vârstă decât mine, într-un moment al vieții în care cinci ani chiar contează, eu având douăzeci și nouă, iar el treizeci și patru. Apoi, prima dată când am ieșit din port (nu văd de ce aș face un secret din faptul că era Bangkok), una dintre manevrele mele printre insulele din Golful Siam i-a provocat o sperietură de neuitat. De atunci, el a început să nutrească un gând amar față de nesăbuința mea de neînchipuit. Dar, per ansamblu, și în cazul în care strânsoarea mâinii lui la despărțire nu înseamnă absolut nimic, cred că la finalul celor doi ani și trei luni ne-am plăcut reciproc destul de mult.

Corabia era cea care crea o legătură între noi doi și, cât privește o corabie, deși ea are atribute feminine și se bucură de o iubire irațională, este diferită de o femeie. N-ar fi fost de mirare dacă aș fi fost paralizat de frică la prima mea misiune de comandant, dar trebuie să recunosc că domnul B. avea sentimente mult mai înalte. Fără îndoială că fiecare dintre noi dorea extrem de mult ca obiectul adorat să aibă o înfățișare plăcută și, deși eu eram cel care primeam complimentele la țărm, B. își purta afecțiunea cu mai multă mândrie, asemenea unei slujnice devotate. Iar tipul acesta de devoțiune neabătută și mândră mergea atât de departe, încât el îndepărta praful de pe traversele smălțuite din lemn de tek ale micuței ambarcațiuni, cu o batistă de buzunar din mătase - un dar de la doamna B., cred.

Acesta era rezultatul iubirii sale față de corabie. Rezultatul lipsei admirabile a sentimentului de siguranță a mers odată atât de departe încât el a remarcat față de mine: ”Ei bine, domnule, SUNTEȚI un

bărbat norocos!”

A rostit aceste cuvinte pe un ton plin de semnificații, dar nu chiar jignitor, așa cum cred că era tactul meu înnăscut, care m-a împiedicat să-l întreb: ”La ce naiba te referi?”

Mai târziu, semnificația cuvintelor lui a fost pe deplin ilustrată într-o noapte întunecată, într-un colț îngust, în timpul unei vijelii calmate la țărm. Îl chemasem pe punte ca să mă ajute să evaluez situația extrem de neplăcută. Nu aveam prea multă vreme să ne adâncim în reflecții, iar concluzia lui a fost: ”Arată destul de rău, orice am încerca. Dar, la urma urmelor, domnule, dumneavoastră întotdeauna reușiți să ieșiți într-un fel din greutăți.”

6

Îmi este destul de greu să disociez ideea de ancoră de cea a secundului de vapor, cel care are grijă ca ea să aterizeze corect și să se ridice uneori împiedicată. Pentru că nici cea mai mare grijă n-ar putea împiedica un vas, care se leagănă în bătaia vântului și a refluxului, ca frânghia să se înfășoare ciudat în jurul axului de cârmă sau a vârfului de ancoră. Apoi, efortul de a ”ridica ancora” și de a o fixa după aceea este prelungit în mod necuvenit, spre dezgustul secundului. El este cel care supraveghează creșterea cablului - o expresie marinărească neaoșă, care conține toată forța, precizia și expresivitatea limbajului tehnic, care, creat de oameni simpli, dar cu un ochi ager, pentru aspectul real al lucrurilor pe care le văd în meseria lor, atinge expresivitatea meritată captând esențialul, ceea ce este ambiția maestrului de cuvinte. Astfel, marinarul nu va spune niciodată: ”Aruncă ancora!”, iar comandantul de navă de la pupa îi va face semn secundului său de teugă cu o frază impresionistă: ”Cum creș-te cablul?” Pentru că ”a crește” este cuvântul potrivit pentru lunga derivă a unui cablu care apare pieziș sub presiune, întins ca o coardă de arc deasupra apei. Iar vocea paznicului de ancore a vasului va replica: ”Crește în continuare, domnule!” sau ” Întins pe arc!” sau orice alt strigăt deferențial și concis care s-ar potrivi cazului.

La bordul unui vas comercial care se îndreaptă spre casă, nici un alt ordin nu este dat la fel de zgomotos sau primit cu strigăte mai însetate decât comanda: ”Armează vinciul de ancoră!” Oamenii care așteaptă se grăbesc să iasă din castelul de la prova, să apuce crampoanele, în zgomotul de tropăit al picioarelor, în clinchetul castanietelor care acompaniază tulburător cântecul tânguitor al ancorei ridicate cu un cor furtunos. Izbucnirea acestei activități zgomotoase în sânul echipajului seamănă cu o trezire sonoră a navei însăși, care până atunci ”zăcuse adormită pe fierul ei”, în cuvintele pitorești ale mateloților olandezi.

Pentru ochiul unui om al mărilor, el pare, într-adevăr, pentru un vapor cu velele strânse pe vergele pătrate și reflectate de pe scripetele din vârful catargului pe linia de plutire, pe licărul plăcut al perdelei de apă dintr-un port înconjurat de uscat din toate părțile, cea mai minunată imagine de tihnă somnoroasă. La bordul unui vas comercial din trecut, ridicarea ancorei era o operațiune zgomotoasă - un sunet înălțător, vesel, ca și cum, cu emblema speranței, echipajul vasului se aștepta să ridice din adâncuri, fiecare om speranțele sale personale, pentru ca o mână hotărâtă să ajungă la ele - speranța căminului, speranța odihnei, a libertății, a desfrâului, a plăcerilor meschine, care să urmeze grelelor chinuri ale zilelor petrecute între cer și ape. Și tot acest zgomot, această exultare a momentului în care vaporul pleacă contrastează enorm cu momentele tăcute ale sosirii sale într-un bazin străin - momentele tăcute când, despuiată de vele, el înaintează anevoie spre dana aleasă, cu pânzele atârnând și fluturând ușor în angrenajul de deasupra capetelor oamenilor, care stau nemișcați pe punte, în timp ce căpitanul privește de la marginea pupei trist, concentrat înaintea lui. Treptat, ea se rătăcește, de-abia mișcându-se, cu cele trei siluete de pe teugă așteptând cu încordare în jurul capului de pisică ultimul ordin din cele, poate, nouăzeci de zile întregi pe mare: ”Dă-i drumul!”

Acesta este ultimul cuvânt de la finalul călătoriei, cuvântul care pune punct eforturilor și realizărilor. Într-o viață a cărei valoare este povestită în călătorii de la un port la altul, plescăitul ancorei în căderea ei și detunătura lanțului par a fi apusul unei ere deosebite, de care pare a fi conștientă cu o cutremurare ușoară, dar adâncă, a scheletului său. Dar cu atât moartea prestabilită se apropie de ea mai mult, pentru că nici anii, nici călătoriile nu pot continua la nesfârșit. Pentru ea, este ca bătaia unui ceas, iar în pauza care urmează, pare să țină seama de trecerea timpului.

Acesta este ultimul ordin important - celelalte sunt simple directive, de rutină. Încă o dată, comandantul se face auzit: ”Dați-i patruzeci și cinci de stânjeni până la marginea apei!” și apoi și el a încheiat activitatea pentru o vreme.

Zile la rând, el lasă toată munca din port pe seama secundului său, paznicul ancorelor și al ordinii stabilite a vaporului.

Zile la rând, vocea lui nu se va mai auzi ridicându-se deasupra

punților, cu accentul acela scurt și sever, tipic omului care comandă, până când, iarăși, se urcă din nou pe punte și, pe un vapor liniștit și răbdător, el va striga de la prova, pe un ton de comandă: ”Armează vinciul de ancoră!”

7

Anul trecut, răsfoind un ziar cu principii solide, dar al cărui personal insistă în ”aruncarea” ancorei și traversarea mărilor ”într-un” vapor (of!), am dat peste un articol despre yachtingul din acel anotimp. Și ce să vezi? Era un articol bun. Pentru cineva care nu avea prea multe în comun cu navigarea de plăcere (deși orice fel de navigare este o plăcere), și cu siguranță că nu avea nimic în comun cu întrecerile în ape deschise, criticile severe ale autorului la adresa lipsurilor yachturilor erau inteligibile și nimic mai mult. Și nu pretind că m-ar fi interesat măcar puțin enumerarea marilor întreceri din anul cu pricina. Cât privește vasele li-neare de 52 de picioare, pe care scriitorul le laudă atât de mult, mă emoționează faptul că acesta le susține performanțele. Dar cât privește formarea unei opinii clare, fraza descriptivă, atât de ușor de înțeles de un yachtman, în mintea mea nu evocă nici o imagine bine conturată.

Scriitorul elogiază clasa aceea de vase de recreere, iar eu sunt gata să-i susțin vorbele, așa cum ar face orice om care iubește toate ambarcațiunile plutitoare. Sunt dispus să admir și să respect vasele lineare de 52 de picioare bazându-mă pe cuvintele unui om care regretă într-un spirit atât de cald și înțelegător amenințarea decăderii artei navigării unui yacht.

Fără îndoială, întrecerile cu yachtul sunt activități organizate pentru timpul liber, o funcție a leneviei sociale care contribuie la vanitatea anumitor locuitori înstăriți ai acestor insule, aproape la fel de mult ca la dragostea lor înnăscută pentru mare. Dar scriitorul articolului respectiv scoate în evidență mai departe, cu profunzime și pe bună dreptate, că pentru un mare număr de oameni (20 000, cred că spune el), este un mijloc de trai, o industrie, în propriile cuvinte. Ei bine, latura morală a unei industrii, fie ea productivă sau neproductivă, aspectul salvator și ideal al acestui mod de a-ți câștiga pâinea îl reprezintă dobândirea și păstrarea celei mai mari dibăcii posibile din

partea yachtmanilor. O asemenea în-demânare, cea a tehnicii, înseamnă mai mult decât sinceritate. Este ceva mai complex, cuprinzând sinceritate, grație și forță într-un sentiment curat și nobil, nu întru totul utilitarist, care ar putea fi numit onoarea de a munci. El este alcătuit dintr-o tradiție acumulată, menținută în viață de mândria individuală și pe care opinia profesională a făcut-o mai riguroasă și, asemenea artelor frumoase, s-a impus și s-a menținut datorită elogiilor părtinitoare.

Din această cauză, dobândirea dexterității, forțarea îndemânării, cu atenție la cele mai delicate umbre de excelență, este o problemă vitală. Eficiența care să nu aibă în mod practic nici un defect poate fi dobândită în mod natural prin strădaniile de a-ți câștiga pâinea zilnică. Dar mai există ceva dincolo de asta - un punct superior, o atingere subtilă și de neconfundat a iubirii și mândriei, care este mai presus de umila îndemânare. Este aproape o inspirație care conferă oricărui efort acea finisare care este aproape artă - care ESTE artă.

O persoană foarte scrupuloasă în ceea ce privește onoarea a stabilit un înalt standard de conștiință publică, deasupra nivelului mort a unei comunități cinstite, astfel încât oamenii a căror îndemânare se transformă în artă prin străduințe neîntrerupte ridică nivelul mort al practicilor corecte în materie de vehicule ale mărilor și uscatului. Condițiile care favorizează dezvoltarea acestei supreme și vii măiestrii atât în muncă, cât și în activitățile de recreere ar trebui să fie conservate cu cea mai mare atenție pentru ca industria sau di-vertismentul să nu dispară din cauza unei decăderi insi-dioase și lăuntrice. Din această cauză, am citit cu profund re-gret în acel articol despre anotimpul de yachting dintr-un anumit an că măiestria de a naviga la bordul yachturilor de întrecere nu mai este în prezent ceea ce era numai acum câțiva, foarte puțini, ani.

Pentru că aceasta era esența articolului, care era scris în mod evident de o persoană care nu numai că are cunoștințe, dar și ÎNȚELEGE - lucru care se întâlnește (dați-mi voie să remarc în trecere) mult mai rar decât ați crede, pentru că genul de înțelegere la care mă refer este inspirat de iubire, iar iubirea, deși într-un anume sens am putea admite că este mai puternică decât moartea, nu este în nici un caz atât de universală și de certă. De fapt, iubirea este rară - iubirea de oameni, de lucruri, de idei, iubirea pentru dibăcia perfecționată. Iubirea este dușmanul grabei, ea ține cont de zilele care trec, de

oamenii care mor, de arta frumoasă care se maturizează treptat cu trecerea anilor, dar osândită să dispară într-o perioadă scurtă de timp și să nu crească mai mult de atât. Iubirea și regretul merg mână-n mână în această lume în continuă schimbare, mai repede decât trecerea norilor care se reflectă în oglinda mării.

Este nedrept atât față de ambarcațiune, cât și față de oameni să amendezi un yacht în funcție de nivelul performanțelor sale. Este nedrept față de perfecțiunea formelor sa-le și față de dibăcia slujitorilor ei. Pentru că noi, oamenii, suntem de fapt servitorii creațiilor noastre. Rămânem legați de-a pururi de produsele creierelor noastre și de munca mâinilor noastre. Omul se naște pentru a-și face datoria pe pământ, iar eforturile pe care le închină altor scopuri decât cele utile sunt foarte speciale. Legătura pe care o avem cu arta este foarte pretențioasă. Și, așa cum spune cu o căldură minunată și autorul articolului care a declanșat acest șir de gânduri, navigarea yachturilor este o artă frumoasă.

Ideea pe care el o susține este că întrecerile, fără a lua în considerare altceva decât tonajul - adică mărimea - au favorizat dezvoltarea artei frumoase a navigației până aproape de perfecțiune. Orice fel de presiune s-ar exercita asupra comandantului de yacht și a fi penalizat în funcție de succesul pe care îl are ar putea fi un avantaj pentru sportul în sine, dar are un evident efect de deteriorare asupra artei de a naviga. Arta frumoasă se pierde.

8

Navigarea și cursele de yachturi au dezvoltat o clasă de navigatori la prova și la pupa, bărbați care s-au născut și au crescut pe mare, pescuind iarna și făcând yachting vara, bărbați pentru care manevrarea velaturii specifice nu prezintă nici un mister. Chiar străduințele lor de a învinge au ridicat navigarea unei ambarcațiuni de agrement la rangul de artă rafinată în sensul său deosebit. După cum am mai spus, nu știu nimic despre curse și prea puțin despre velatura de la pu-pa și prova. Dar avantajele unei asemenea velaturi sunt evidente, mai ales în scopuri de recreere, fie în navigare sau în întreceri. Necesită mai puțin efort în manevrare, orientarea planoarelor după vânt se poate face repede și corect, întinderea nelimitată a ariei de navigare este un avantaj infinit, iar cantitatea cea mai mare de pânză poate fi etalată pe cea mai mică cantitate posibilă de vergi. Lumina și puterea concentrată sunt marile calități ale velaturii la prova și la pupa.

O flotă de goelete ancorate are propria grație gin-gașă. Aranjarea velelor acestora seamănă mai mult decât cu orice cu întinderea aripilor unei păsări. Ușurința cu care se desfășoară aceste acțiuni este o plăcere pentru privire. Ele sunt păsări ale mărilor, al căror înot este asemenea zborului și care seamănă mai mult cu o funcțiune naturală decât cu manevrarea unor mecanisme inventate de om. Cred că, prin simplitatea și frumusețea aspectului său, din orice unghi ai privi, velatura la prora și la pupa este mai presus de orice reproș. O yolă, goeletă sau șalupă comandată de un om capabil pare să se deplaseze singură, de parcă ar fi înzestrată cu rațiune și cu darul manevrării facile. Oamenii se bucură cu reală plăcere de un obiect care se manevrează ușor, ca și cum ar fi o manifestare de isteține și precizie elegantă din partea unei creaturi vii.

Din cele trei varietăți de velatură la prova și la pupa, șalupa - greementul de întrecere prin excelență - are o înfățișare extraordinar

de impozantă, din cauza faptului că toate pânzele sale compun o singură bucată. Vela mare, de dimensiuni enorme, a unei șalupe, ce depășește încet, sub privirile voastre admirative, un punct de uscat sau capătul unui debarcader, dobândește un aer de maiestuozitate mândră și tăcută. Ancorată, o goeletă arată mai bine - are o înfățișare de eficiență sporită și apare privirii mai bine proporționată, cu cele două catarge ale sale distribuite peste carcasă cu o falnică înclinare la pupa. Velatura unei yole ajungi să o iubești cu timpul. Cred că este cel mai ușor de manevrat dintre toate.

Pentru întreceri - o șalupă, pentru o călătorie de plăcere lungă - o goeletă, pentru navigarea în apele de baștină - o yolă. Și manevrarea fiecăreia dintre acestea este, într-adevăr, o înaltă artă. Nu necesită numai cunoașterea principiilor generale ale navigației, ci și familiarizarea deosebită cu fizionomia ambarcațiunii. Toate vasele sunt manevrate în a-celași fel din punct de vedere teoretic, așa cum îi puteți trata pe toți oamenii de la bord în funcție de principii largi și severe. Dar, dacă vă doriți acel succes în viață care se naște din afecțiunea și încrederea semenilor voștri, atunci nu veți trata în același fel doi oameni, oricât de asemănătoare ar părea firile lor. Poate că există o regulă de comportament, dar nu există nici o regulă pentru prietenia între oameni. Interacțiunea umană este o artă la fel de rafinată ca manevrarea navelor. Atât oamenii, cât și vapoarele există într-un mediu instabil, sunt supuși influențelor subtile și puternice și doresc mai mult să li se înțeleagă meritele decât să li se descopere greșelile.

Ca să stabiliți un parteneriat de succes cu ambarcațiunea voastră, nu trebuie să știți ceea ce ea NU POATE să facă, ci mai degrabă ar trebui să știți exact ce ar putea face pentru voi când o rugați, printr-o atingere plină de înțelegere, să dea ce are mai bun. La prima vedere, deosebirea nu pare mare în nici unul dintre stilurile de rezolvare a dificilei probleme a limitelor. Dar există o mare deosebire. Ea constă în spiritul în care această problemă este abordată. La urma urmei, arta de a naviga o ambarcațiune este poate mai rafinată decât arta de a interacționa cu oamenii.

și, la fel ca toate artele rafinate, trebuie să se bazeze pe o mare și solidă sinceritate, care, asemenea unei legi a naturii, menține o infinitate de fenomene diferite. Străduința voastră trebuie să fie sinceră. Vă adresați diferit unui miner și unui profesor universitar. Dar

este aceasta duplicitate? Eu nu cred. Adevărul constă în autenticitatea sentimentului, în recunoașterea veritabilă a celor doi oameni, atât de asemănători și atât de diferiți, ca partenerii tăi în riscurile vieții. Evident că un impostor, gândindu-se numai să câștige mica lui cursă, ar avea o șansă de a profita prin viclenie. Oamenii, mineri sau profesori universitari, pot fi ușor înșelați. Ei chiar se pricep extraordinar de bine să se lase decepționați, un fel de înclinație curioasă și inexplicabilă de a se lăsa duși de nas cu ochii deschiși. Dar o ambarcațiune este o creație pe care noi am adus-o pe lume, cu scopul de a ne menține la înălțime, dacă pot să spun așa. Cât privește manevrarea ei, o ambarcațiune nu va tolera un aspirant umil, așa cum face de exemplu publicul cu domnul X, omul de stat popular, domnul Y, omul de știință popular, sau domnul Z, ce să spunem? De la profesorul cu înalte principii morale la negustorul ambulant popular, care și-au câștigat amândoi mica lor cursă. Dar mi-ar plăcea (deși de obicei nu pun pariuri), să pun rămășag o mare sumă de bani că vreunul dintre căpitanii de primă mână care participă la cursele de yachting a fost vreodată un impostor. Ar fi fost prea greu. Dificultatea decurge din faptul că nu au de-a face cu mulțimi de ambarcațiuni, ci cu o ambarcațiune în mod individual. Așa ar trebui să tratăm și noi oamenii. Dar în fiecare dintre noi există o rămășiță a spiritului de turmă, a temperamentului gregar. Oricât de violent ne-am lupta unul împotriva celuilalt, rămânem totuși frați pe cea mai joasă latură a intelectului nostru și în instabilitatea sentimentelor noastre. În cazul ambarcațiunilor nu este la fel. Oricât de mult ar însemna pentru noi, ele nu se prețuiesc și reciproc. Creațiile acelea sensibile nu au urechi pentru lingușirile noastre. Este nevoie de ceva mai mult decât de cuvinte ca să le ademenim să facă ce vrem noi, ca să ne acopere cu glorie. Noroc că se întâmplă așa, altfel ar fi existat mai multe reputații proaste pentru maeștrii navigatori de primă mână. Vă repet că ambarcațiunile nu au urechi, deși cred că, într-adevăr, am cunoscut vapoare care păreau cu adevărat să audă, căci altfel nu înțeleg ce temei a avut odată un vas de 1000 de tone să refuze să răspundă la comenzile cârmei, salvându-se astfel de la coliziunea îngro-zitoare cu alte două vapoare, dar salvând și reputația unui om cumsecade. Am cunoscut-o îndeaproape vreme de doi ani și nu știu ca ea să mai fi făcut așa ceva, nici până atunci și nici de atunci înainte. Pe omul pe care îl slujise atât de bine (bănuind, poate, profunzimea afecțiunii pe care i-o purta) îl cunoșteam de multă vreme și, ca să fiu drept față de el, ar trebui să spun că această experiență care l-a făcut să-și piardă

încrederea în sine (deși a fost un adevărat noroc) n-a făcut decât să-i sporească încrederea în ea. Într-adevăr, vapoarele noastre nu au urechi și, din această cauză, nu pot fi înșelate. Aș vrea să ilustrez ideea mea de fidelitate dintre om și vapor, dintre maestru și arta lui, printr-o afirmație care, deși ar putea părea șocant de sofisticată, ea este de fapt foarte simplă. Aș vrea să spun că un căpitan de yacht de cursă care nu se gândește decât la gloria de a câștiga cursa nu ar dobândi niciodată o largă reputație. Adevărații maeștri în arta lor - vorbesc cu încredere despre acest lucru, datorită experienței mele în ambarcațiuni - nu s-au gândit decât să facă tot ce pot cu vasul pe care îl aveau în comandă. Singurul mod prin care un om al mării ar putea să onoreze cum se cuvine încrederea de care beneficiază este de a uita de sine, de a-și pune toate sentimentele personale în serviciul acestei arte frumoase.

Astfel se desfășoară serviciul artelor fumoase și al vapoarelor care navighează pe mări. Și, din această cauză, cred că pot să pun degetul pe deosebirea dintre marinarii de ieri, care mai sunt încă printre noi, și cei de mâine, care deja au intrat în posesia moștenirii lor. Istoria se repetă, dar chemarea specială a unei arte care a dispărut nu se mai poate reproduce niciodată. Ea dispare de pe lume la fel de sigur precum cântecul unei păsări sălbatice extincte. Nimic nu va mai trezi același răspuns de emoție plăcută sau străduință conștientă. Navigarea oricărui vehicul plutitor este o artă a cărei minunată formă pare să cedeze deja din calea noastră, retrăgându-se în Valea Umbrită a Uitării. Cutreierând lumea cu un vapor cu aburi (deși nu i-ar minimiza nimeni responsabilitățile) nu are aceeași calitate a comuniunii cu natura, care, la urma urmei, este o condiție indispensabilă în dezvoltarea unei arte. Este ceva mai puțin personal, iar chemarea este mai pretențioasă, mai puțin înflăcărată, dar și mai puțin satisfăcătoare prin lipsa unei comuniuni dintre artist și mediul artei sale. Pe scurt, nu mai este tocmai o problemă de iubire. Efectele sale se măsoară exact în timp și spațiu așa cum nu pot fi măsurate alte efecte artistice. Este o ocupație pe care am putea crede că un om care nu este o victimă dispe-rată a răului de mare ar urma-o satisfăcut, fără entuziasm, cu sârguință și fără afecțiune. Punctualitatea este cuvântul de ordine. Incertitudinea care însoțește îndeaproape orice efort artistic absentează de la acțiunile adaptate. Nu are momente mărețe de încredere în sine sau momente nu mai puțin mărețe de îndoială și autoanaliză. Este o industrie care, ca și alte industrii, are romantismul său, onoarea și recompensele sale, anxietățile sale amare sau ceasurile

de relaxare. Dar asemenea călătorii pe mare nu au calitățile artistice ale unei bătălii duse cu o singură mână cu cineva care îți este superior, nu este practica laborioasă și captivantă a unei arte al cărei rezultat final rămâne incert. Nu este o reușită individuală și temperamentală, ci pur și simplu utilizarea dibace a unei forțe capturate, un alt simplu pas înainte pe drumul cuceririlor universale.

9

Fiecare călătorie a unei nave din trecut, ale cărei vergi erau legate strâns chiar în momentul în care comandantul, cu buzunarele pline de scrisori, traversase pe partea aceea, era ca o cursă, o cursă împotriva timpului, împotriva unui standard de ideal de succes, care să depășească așteptările oamenilor comuni. Ca orice formă veritabilă de artă, comportamentul general al unui vapor și felul în care el este manevrat în cazuri speciale se bazau pe o tehnică despre care oameni care au găsit în munca lor nu numai o modalitate de a-și câștiga pâinea, ci și o supapă pentru ciudățeniile caracterului lor ar putea vorbi cu încântare și plăcere. Unica și singura lor vocație era de a obține efectele cele mai bune și rezultate veritabile de la dispozițiile infinit variate ale cerului și mării, nu din punct de vedere plastic, ci în spiritul chemăriii lor. Iar ei recunoșteau aceasta cu multă sinceritate și se inspirau cât de mult puteau din această realitate, ca orice alt bărbat care a pus vreodată o pensulă pe pânză. Diversitatea de temperamente era imensă printre maeștrii artelor frumoase.

Câțiva dintre ei erau ca un fel de academicieni regali. Nu te speriau niciodată printr-o doză de originalitate, printr-o proaspătă îndrăzneală a autenticității. Ei erau prudenți, foarte prudenți. Se purtau solemn, având siguranța reputației lor consacrate și vide. Aveau niște nume îngrozitoare, dar îmi amintesc de unul dintre ei, care le-ar fi putut fi președinte, liderul lor politic de pe vehiculul maritim. Fața lui frumoasă, asprită de vreme, prezența lui impunătoare, pieptul cămășii, manșetele late și butonii de aur, aerul lui de falsă distincție îi impresiona pe spectatori (docheri, pontatori, vameși), în timp ce el străbătea pasarela vaporului său, oprit în Cheiul Cir-cular din Sydney, îndreptându-se spre țărm. Avea o voce adâncă, energică și autoritară - vocea unui adevărat prinț printre marinari. Făcea totul cu un aer care îți trezea atenția și îți ridica speranțele, dar, dintr-un motiv sau altul, rezultatul se rezuma întotdeauna la termeni stereotipi, nesugestivi, goliți de orice lecție pe care cineva ar fi putut s-o asimileze. El își

menținea vaporul într-o ordine desăvârșită, care s-ar fi putut potrivi destul de bine cu viața marinărească dacă ea n-ar fi avut o notă de prețiozitate. Secunzii lui afișau un aer de superioritate față de noi, ceilalți, dar plictiseala din sufletele lor se trăda în felul în care se supuneau în mod jalnic toanelor comandantului lor. Mediocritatea solemnă și respectabilă a a-celui artist nu a afectat însă și spiritele de nestăpânit ale învățăceilor lui. Erau patru asemenea tineri: unul dintre ei era fiu de doctor, altul de colonel, al treilea, de bijutier. Numele celui de-al patrulea era Twentyman și asta e tot ce-mi amintesc despre descendența lui. Dar nici unul dintre ei nu părea să aibă vreo scânteie de recunoștință în structura lor sufletească. Deși comandantul lor era un om cumsecade în felul lui și care-și făcuse un scop din a-i prezenta oamenilor celor mai de vază din oraș pentru ca ei să nu cadă în anturajul nefericit al băieților de pe alte nave, regret să spun că ei se strâmbau pe la spatele lui și imitau mândria cu care își purta capul fără să se ascundă măcar.

Acest maestru al artelor frumoase era un personaj și nimic mai mult. Dar, după cum am mai spus, exista o diversitate infinită de temperamente printre maeștrii de arte frumoase pe care i-am cunoscut. Unii erau foarte buni impresioniști. Te impresionau, transmițându-ți frica de Dumnezeu și de Imensitate, cu alte cuvinte frica de a te îneca în fiecare conjunctură de grandoare înspăimântătoare. S-ar putea crede că nu contează foarte mult locul exact al morții tale prin sufocare în apă. Nu sunt foarte sigur de asta. Poate că sunt nepermis de sensibil, dar mărturisesc că ideea de a fi aruncat dintr-o dată într-un ocean furios în plină noapte și furtună mi-a dat întotdeauna o senzație de neplăcere ezitantă. Deși un ignorant ar spune că moartea prin înecare într-un iaz este o soartă umilitoare, acesta este totuși un sfârșit luminos și liniștit în comparație cu alte finaluri ale carierei pământești ale unor oameni care m-au făcut să mă cutermur mintal în intervalele dintre, sau chiar în timpul, unor eforturi violente.

Dar să trecem peste aceste lucruri. Câțiva dintre maeștrii a căror influență asupra mea continuă și în ziua de astăzi au combinat ferocitatea opiniilor cu o certitudine a execuției pe bazele evaluării corecte a mijloacelor și scopurilor, calitatea cea mai de preț a unui om de acțiune. Iar un artist este un om de acțiune, fie că el creează o personalitate, inventează un tertip sau găsește soluția într-o situație complicată.

Am cunoscut și maeștri a căror artă consta în evitarea oricărei situații imaginabile. Inutil să mai spun că ei nu au realizat niciodată lucruri mărețe în meșteșugul lor, dar nu trebuie să-i disprețuim pentru asta. Ei erau modești, își înțelegeau limitele. Propriii maeștri nu încredințaseră spre păstrare focul sacru mâinilor lor reci și pricepute. Îmi amintesc în mod special de unul dintre aceștia, care acum se odihnește, după ce a părăsit marea pe care temperamentul lui trebuie să o fi transformat în ceva mai mult decât scena unei îndeletniciri pașnice. O singură dată a făcut o încercare îndrăzneață, într-o dimineață devreme, pe o briză constantă, în timp ce in-tram într-o radă aglomerată. Dar în această tentativă, care ar fi putut trece drept artă el nu a fost sincer. Nu se gândea decât al sine, tânjea după gloria ieftină a unei demonstrații ostentative.

În timp ce înconjuram un promontoriu întunecat și împădurit, scăldat în aer proaspăt și lumina soarelui, am zărit o mulțime de nave ancorate la o jumătate de milă în fața noastră, iar el m-a chemat de la locul meu pe capul castelului și, întorcând tot timpul binoclul în mâinile maronii, m-a întrebat: ”Vezi vaporul acela mare și greu, cu velele inferioare albe? O să ocup un loc între el și țărm. Să ai grijă acum ca oamenii să îndeplinească prompt primul ordin.”

I-am răspuns: ”Ei, ei, domnule!” și eram perfect convins că va fi o demonstrație minunată. Ne-am strecurat minunat printre nave. Trebuie să fi lăsat multe guri căscate și să ne fi urmărit mulți ochi de la bordul navelor acelea - olandeze, engleze, câteva americane și una sau două germane - care își ridicaseră toate steagurile la ora opt, de parcă ar fi făcut-o în onoarea sosirii noastre. Ar fi fost o demonstrație minunată dacă ar fi mers bine, dar nu s-a întâmplat așa. Datorită unei doze de carierism, artistul acela modest, dar foarte merituos, s-a dezis de temperamentul său. El nu dorea arta de dragul artei, ci de dragul propriei persoane. Pentru acest păcat, cel mai mare dintre toate, a plătit printr-un groaznic eșec. Ar fi putut și chiar mai rău, dar, după cum s-a întâmplat, nu am ajuns cu vasul la țărm, dar nici nu am provocat o gaură mare în vaporul voluminos care avea velele inferioare vopsite în alb. Dar e de mirare că nu am tras după noi cablurile ambelor noastre ancore, pentru că, așa cum vă puteți imagina, nu am îndeplinit corect ordinul ”Dă-i drumul!” care mi s-a strigat pe o voce vibrantă, destul de greu de recunoscut, desprinsă de pe buzele lui tremurătoare. Le-am dat drumul la amândouă cu o rapiditate care mă uimește până și în ziua de astăzi. Nici o ancoră de

navă comercială obișnuită nu a fost lăsată cu o iuțeală miraculoasă ca aceea. Și au rezistat amândouă. Le-aș fi putut săruta palmele dure, de fier, de recunoștință dacă nu ar fi fost adâncite în noroi vâscos sub zece stânjeni de apă. În cele din urmă, ne-au oprit cu bastonul de bompres al unui bric olandez care împungea în rada noastră - nimic mai rău decât asta. Greșeala este greșeală, oricum ai lua-o.

Dar nu și în artă. Mai târziu, maestrul mi-a spus cu un mormăit timid: ”Nu știu ce s-a întâmplat, dar n-a vrut să vină în vânt la timp. Ce s-a întâmplat cu ea?” Eu nu i-am răspuns.

Cu toate acestea, era limpede care era răspunsul. Nava descoperise slăbiciunea de moment a bărbatului ei. Dintre toate creaturile de pe pământ și de pe mare, ambarcațiunile sunt singurele care nu pot fi păcălite cu prefăcătorii searbede, care refuză să accepte lipsa de măiestrie a stăpânilor lor.

10

Văzut de pe scripetele din vârful catargului al unui vapor de înălțime medie, orizontul descrie un cerc de multe mile, în care poți vedea o altă navă chiar până la linia ei de plutire și chiar acești ochi care urmăresc această scriere au numărat la vremea lor mai mult de o sută de vele liniștite, de parcă ar fi fost în interiorul unui inel fermecat, nu foarte departe de Azore - nave mai mult sau mai puțin înalte. Nu cred să fi fost mai mult de două care se îndreptau în aceeași direcție, de parcă fiecare s-ar fi gândit să evadeze din cercul fermecat prin alt punct al busolei. Dar acalmia deține o vrajă puternică. Și în ziua următoare, ele se aflau încă împrăștiate în raza vizuală a celorlalte, îndreptându-se în direcții diferite. Dar când, în cele din urmă, briza care a început să bată a adus undele întunecate care păreau albastru aprins pe fondul unei mări palide, ele au plecat toate în aceeași direcție. Aceasta era flota care se îndrepta spre casă, dinspre marginile îndepărtate ale pământului, iar o goeletă pentru fructe, Falmaouth, cea mai mică dintre toate, deschidea drumul pentru întregul grup. Ați putea să v-o imaginați foarte frumoasă, dacă nu chiar deosebit de înaltă, lăsând în urma ei o mireasmă de lămâie și portocală.

În ziua următoare, de pe vârful nostru de catarg, se vedeau foarte puține nave - poate șapte, cel mult, și alte câ-teva pete îndepărtate, atât de departe încât de-abia se zăreau, dincolo de inelul magic al orizontului. Vraja vântului fără nori are forța subtilă de a împrăștia un grup de corăbii cu aripi albe, arătând toate la fel, fiecare rostogolind sub aripa ei o cantitate suficientă de spumă. Acalmia este cea care aduce aceste vapoare împreună în mod misterios, iar vântul vostru este cel care le separă. Cu cât ambarcațiunea este mai înaltă, cu atât ea poate fi zărită mai departe, iar înălțimea ei albă, vulnerabilă în suflarea vântului, este prima care îi atestă dimensiunile mari. Catargele înalte, care ridică în văzduh pânzele albe, întinse ca un laț care urmărește să prindă forța invizibilă a aerului, apar treptat din apă, pânză după pânză, vergă după vergă, ce devin tot mai mari, până

când, sub structura falnică a mașinăriei sale, zărești pata mică, insignifiantă a carcasei.

Catargele înalte sunt stâlpii care susțin planurile echilibrate ce, nemișcate și amuțite, primesc de la vânt forța de motivare a vaporului, de parcă ar fi un cadou pe care Paradisul i-l acordă omului pentru cutezanța lui. Iar vergele înalte, dezgolite și lipste de gloria lor albă, fac o plecăciune în fața furiei cerului înnorat.

Când cedează în fața unui gren, cu tristă și vulnerabilă supunere, chiar și un om al mării înțelege că cel mai bine este ca înălțimile lor să fie aduse acasă. Cel care și-a privit vaporul îndepărtându-se prea mult devine conștient de înălțimea ridicolă a catargelor unei nave. Pare imposibil ca acești scripeți poleiți din vârful catargelor, pentru care trebuia să-ți lași capul pe spate ca să-i poți vedea și care acum cad în planul inferior al imaginii, să nu lovească chiar marginea orizontului.

O asemenea experiență îți lasă o impresie mai bună despre semeția catargelor decât ar fi putut s-o facă orice efort de a escalada înălțimile. Și, cu toate acestea, pe vremea mea, vergele regale ale unei nave care făcea un profit mediu erau o modalitate bună de a te urca deasupra punților.

Fără îndoială că un om activ se putea urca destul de mult pe scările de fier din camera mașinilor, dar îmi aduc aminte că erau și momente când, chiar și pentru membrele mele sprintene și pentru mândria pe care o aveam pentru agilitatea mea, mașinăria vaporului cu vele părea să ajungă chiar până la stele.

Pentru că însăși mașinăria, cea care își face datoria într-o tăcere absolută și cu o eleganță nemișcată, pare să ascundă o putere capricioasă și nu întotdeauna de stăpânit, fără să ia nimic din rezervele naturale ale pământului. Dar nu datorită preciziei de ceasornic a oțelului care era pus în miș-care de aburul alb, trăia datorită focului roșu și se hrănea cu cărbunele negru.

Celălalt pare să-și tragă puterile din însuși sufletul lumii, din aliatul lui minunat, pe care îl menținea în obedință prin legăturile cele mai fragile, ca pe o fantomă înfricoșătoare, înrobită cu ajutorului unei capcane dintr-un material mai fin decât mătasea filată.

Pentru că ce înseamnă o paletă întreagă de frânghii puternice,

catargele cele mai înalte și pânza cea mai rezistentă pe lângă suflarea puternică a infinitului, decât tulpini de scaieți, pânze de păianjen și borangic?

11

Într-adevăr, este chiar mai puțin decât nimic și am văzut, pe când marele suflet al lumii se întorcea pe partea cealaltă cu un oftat greu, cum o velă de trinchet absolut nouă, extrem de rezistentă, a dispărut ca și cum ar fi fost un obiect diafan, mult mai ușor decât boran-gicul. Acela era momentul pentru ca arborii înalți de catarg să facă față furtunii puternice. Mașinăria trebuie să-și facă datoria chiar dacă sufletul lumii înnebunise.

Vaporul cu aburi modern merge înainte pe o mare nemișcată și umbrită, cu un tremur pulsatil al scheletului său, cu un zăngănit ocazional în carcasă, de parcă ar avea o inimă de fier în corpul de fier, cu un ritm înăbușit în înaintarea ei și cu bătaia regulată a elicei, care se aude până departe în noapte, cu un sunet solemn și greoi, asemănător marșului unui viitor inevitabil. În vremurile de furtună, mașinăria tăcută a unui velier ar putea prinde nu numai puterea, dar și vocea sălbatică și triumfătoare a sufletului pământului. Fie că gonea cu catargele înalte legănându-se sau o înfrunta cu catargele înalte aplecate, cântecul acela sălbatic, gutural precum o incantație se auzea constant, pentru că un bas, față de fluierul strident al vântului, cânta pe înălțimile apelor, cu zgomotul ocazional de rostogolire a unui val. Uneori, efectele ciudate ale acestei orchestre invizibile deveneau atât de enervante încât ți-ai fi dorit să fii surd.

și această amintire a dorinței pe care am avut-o pe câteva oceane, unde sufletul lumii are destul loc să se întoarcă pe partea cealaltă cu un oftat greu, mă face să afirm că, pentru a avea grijă cum trebuie de catargele unei nave, ar fi la fel de bine pentru marinar să nu aibă nici o problemă cu urechile. Matelotul trebuia să trăiască într-o astfel de comuniune cu una dintre navele din trecut, încât simțurile lui parcă erau și ale ei și după presiunea ce se exercita asupra corpului lui putea să judece cât de solicitate erau catargele.

La momentul când am devenit conștient de faptul că auzul joacă un

rol esențial în captarea forței vântului aveam destulă experiență pe mare. Era noapte. Vasul era unul dintre acele clippere de fier care transportă lână, care plutiseră în grupuri mari pe Clyde, care pleca de acolo spre lumea largă în cea de-a șaptea decadă a secolului trecut. Era o perioadă prosperă pentru construcția de nave și, aș putea adăuga, o perioadă în care se produceau mai multe catarge decât era necesar. Vergele instalate pe carcasa îngustă erau într-adevăr înalte atunci, iar vaporul la care mă gândesc, cu extremele cu lucarne din sticlă colorată, pe care era scris motoul ”Să înflorească Glasgow!”, era fără îndoială unul dintre specimenele cu cele mai multe vergi. Fusese construit pentru drumuri grele și fără îndoială că a avut parte de toate drumurile pe care le-ar fi suportat. Căpitanul nostru era faimos pentru călătoriile rapide pe care obișnuise să le facă cu vechiul Tweed, un vapor renumit în toată lumea pentru viteza lui. Tweed fusese un vas de lemn, iar el a adus cu sine tradiția călătoriilor rapide și în clipperul de fier. Eu eram cel mai tânăr de pe vasul acela, al treilea ofițer, care stătea de pază cu secundul. Și tocmai într-una din nopțile în care stăteam de pază, pe o briză puternică și reîmprospătătoare, când am auzit doi oameni dintr-un ungher acoperit al punții, care își transmiteau aceste remarci informative. Unul dintre ei spuse:

— Cred că ar fi vremea ca unele dintre velele mai ușoare să fie coborâte.

Iar celălalt, un bătrân, rosti țâfnos:

— Nici o grijă! Nu câtă vreme secundul e pe punte. E așa de surd că nu-și dă seama cât de tare bate vântul.

Și, într-adevăr, bietul P., care era destul de tânăr și un marinar priceput, auzea foarte greu. În același timp, își câștigase renumele de a fi foarte al dracului cu cei care făceau pe nebunii pe vela unui vapor. Se pricepea extraordinar de bine să-și ascundă surditatea și, în ceea ce privește navigarea periculoasă, deși era un om neînfricat, nu cred că a vrut vreodată să riște nebunește. N-am să uit niciodată uimirea lui naivă când a fost mustrat pentru ceea ce părea o acțiune foarte îndrăzneață. Fără îndoială că singura persoană care ar fi putut să-l dojenească obținând și un efect concret era căpitanul nostru, el însuși un om cu experiență în acțiuni foarte îndrăznețe. Și, cu adevărat, pentru mine, care știam în slujba cui mă aflam, acelea erau scene impresionante. Căpitanul S. avea un nume nemaipomenit, care

exprima calitățile marinărești, genul de nume care atrăgea admirația mea tinerească. Chiar și în ziua de astăzi îmi amintesc de el, pentru că, într-adevăr, el a fost într-un fel cel care mi-a desăvârșit instruirea. De multe ori, era un proces furtunos, dar să trecem peste asta. Sunt sigur să avea intenții bune și că nu i-aș fi purtat vreodată ranchiună, nici măcar pe atunci, pentru talentul lui extraordinar de a aduce critici incisive. Și să-l aud tocmai pe EL agitându-se pentru că erau prea multe pânze deschise pe vapor semăna cu una dintre acele experiențe incredibile, pe care le trăiești doar în vis.

În general, se întâmpla astfel: noaptea, nori care se perindau pe deasupra capetelor noastre în viteză, vâjâitul vântului, cu rândunicile instalate și cu nava gonind înainte prin întuneric, o perdea imensă de spumă albă care ajungea până la nivelul drugului de la bordul de sub vânt. Domnul P., care se ocupa de punte, agățat de greementul arborelui pupa care se afla în direcția vântului, într-o stare de seninătate absolută, eu, al treilea ofițer, agățat de asemenea undeva, de pupa înclinată, aflată în direcția vântului, fiind gata să sar la orice indiciu al unui ordin de vreun fel, dar altfel într-o stare mentală de docilitate desăvârșită. Dintr-o dată, tovarășul de drum apăru ca o siluetă înaltă, întunecată, cu capul gol și o barbă scurtă albă, tăiată perpendicular, foarte vizibilă pe întuneric - era căpitanul S, care fusese deranjat în timpul lecturilor sale din cabină de salturile și oscilațiile vaporului. Rezemându-se de panta abruptă a punții, se întoarse o dată sau de două ori, ținu busola strâns în mână o vreme, apoi se întoarse din nou de câteva ori și izbucni dintr-o dată:

— Ce vrei să faci cu vaporul acesta?

Iar domnul P., care nu prea reușea să prindă din zbor ce i se striga pe vreme vântoasă, îi răspundea interogativ:

— Da, domnule?

Apoi, în furia crescândă a mării, mai era și o mică furtună personală a vasului, în care ați fi putut auzi folosindu-se un limbaj puternic, rostit pe un ton pasional și proteste de disculpare, rostite cu orice inflexiune posibilă de nevinovăție jignită.

— Pe legea mea, domnule P.! Am mai ridicat eu pânzele la vremea mea, dar…

Restul vorbelor se pierdeau din cauza unei rafale de vânt. Apoi, într-un moment de acalmie, protestul de nevino-văție al domnului P se făcea din nou auzit:

— Pare să suporte destul de bine.

Și apoi, o altă izbucnire a unei voci indignate:

— Orice prost poate să ridice velele pe un vapor.

Și continuam astfel, vaporul gonind înainte pe drumul lui, încă și mai înclinat decât înainte, aruncând apă încă și mai zgomotos, prin perdeaua de spumă albă, aproape orbitoare, de sub vânt, care șuiera încă și mai zgomotos. Pentru cele mai multe dintre acestea, căpitanul S. părea incapabil să le dea oamenilor săi un ordin hotărât de a strânge velele, astfel încât cearta incredibil de vagă continua până când își dădeau seama amândoi, în timpul unei rafale deosebit de periculoase, că era timpul să facă ceva. Nimic nu se compară cu înclinarea înfricoșătoare a vergelor înalte, încărcate cu pânze, care să-i facă pe un surd și un furios să-și vină în fire.

12

Așa că velele erau strânse aproximativ la timp, chiar și pe vaporul acela, astfel încât vergele sale înalte nu cădeau niciodată în apă în timpul serviciului meu. Oricum, în tot timpul cât eu am fost cu ei, căpitanul S. Și domnul P. nu s-au înțeles niciodată prea bine. Dacă P. se purta ”ca un adevărat drac” pentru că era prea surd ca să-și dea seama cât de tare bătea vântul, căpitanului S. (care, așa cum am mai spus, părea incapabil din punct de vedere constituțional să-i dea unuia dintre ofițerii săi ordinul de a strânge velele) nu-i plăcea urgența pe care i-o impunea comportamentul disperat al domnului P. Căpitanul S. obișnuia mai degrabă să-și certe ofițerii pentru că nu făceau destul, după cum spunea el însuși ”pentru că nu luau fiecare măsură de prevedere pe timp de vânt puternic”. Dar mai exista și un motiv psihologic care îl făcea extrem de dificil pentru toți ceilalți la bordul clipperului de fier. Tocmai părăsise minunatul Tweed, un vapor despre care am auzit că părea destul de greu, dar care avea o viteză fenomenală. La mijlocul anilor șaizeci, întrecuse cu o zi și jumătate vaporul poștal cu aburi care mergea de la Hong Kong la Singapore. Poate că amplasarea catargelor era deosebit de fericită - cine știe? Ofițerii de pe navele de război veneau adesea la bord ca să ia dimensiunile exacte ale planului catargelor. Poate că fusese o întâmplare genială sau o modelare fericită a liniilor de la prora și la pupa. Imposibil de spus. Tweed a fost construit undeva în Indiile de Vest, din lemn de tek, cu excepția punții. Avea o cârmă foarte bună, prora înaltă și o pupa neîndemânatică. Oamenii care-l văzuseră mi l-au descris spunând că ”nu e mare lucru de privit”. Dar, în marea foamete indiană a anilor șaptezeci, vaporul acela, deja destul de vechi atunci, a făcut câteva mi-nunate călătorii rapide, străbătând Golful Bengal cu încărcături de orez de la Rangoon la Madras.

A luat cu sine secretul vitezei sale și, deși era destul de urât, imaginea lui cu siguranță că a avut locul său plin de glorie în oglinda vechilor mări.

Oricum, esențialul este că domnul S, care obișnuia să spună adesea ”N-a mai făcut nici o călătorie onorabilă după ce am părăsit-o eu”, părea să creadă că secretul vitezei era faimosul comandant. Fără îndoială să secretul superiorității se datorează bărbatului care are în grijă vaporul, dar căpitanul S. spera în zadar să încerce să facă noul lui clipper de fier să egaleze faptele mărețe care făcuseră din vechiul Tweed un subiect de laudă pentru marinarii vorbitori de limbă engleză. Această încercare avea ceva patetic, asemenea străduințelor unui bătrân artist de a egala capodopera tinereții sale, pentru că faimoasele călătorii ale lui Tweed erau capodoperele căpitanului S. Avea ceva patetic și poate și puțin periculos. Oricum, mă bucur că, între dorurile mistuitoare ale căpitanului S. pentru vechile succese și surditatea domnului P., am văzut câteva eforturi memorabile pentru continuarea călătoriilor. Chiar și eu însumi am muncit pe vergele înalte ale capodoperei acelui constructor de vapoare din Clyde, așa cum nu mai muncisem niciodată pe un vapor până atunci sau de atunci.

Secundul s-a îmbolnăvit în timpul călătoriei, iar eu am fost promovat în funcția de ofițer de pază și eram singurul responsabil de punte. Așa că imensul mecanism cu pârghii al vergelor înalte ale vasului a devenit o problemă foarte apropiată inimii mele. Bănuiesc că a fi învestit cu încre-derea unui asemenea comandant ca S. era un fel de compliment pentru un tânăr, mai ales că nu eram supravegheat. Cu toate acestea, din câte îmi amintesc eu, nici tonul, nici maniera, nici măcar afluența de remarci pe care căpitanul S. mi le adresa nu au sugerat vreodată, chiar și prin cea mai forțată interpretare, o opinie favorabilă despre abilitățile mele. Și trebuie să recunosc că era un comandant foarte incomod, dacă trebuia să primești ordine de la el în mijlocul nopții. Dacă stăteam de veghe de la opt până la miezul nopții, el părăsea puntea în jur de ora nouă, spunând: ”Să nu strângi nici o pânză!” Apoi, în clipa în care dispărea pe scara de tambuchi, adăuga scurt: ”Să nu miști nici o pânză!” Sunt fericit să spun că nu am făcut niciodată altfel decât mi-a spus. Cu toate acestea, într-o noapte, o schimbare bruscă a vântului m-a prins pe nepregătite.

Era, firește, și mult zgomot - vânzoleala încoace și-n-colo, strigătele marinarilor, răsucirile pânzelor - suficient cât să trezească morții. Dar S. nu venea niciodată pe punte. Când am fost înlocuit de secund, o oră mai târ-ziu, a trimis după mine. M-am dus în cabina lui, unde era lungit pe divan, înfășurat într-un pled și cu o pernă sub cap.

— Ce s-a întâmplat cu tine adineauri, acolo sus? a întrebat el.

— Vântul a bătut spre pătrarul adăpostit, domnule, am spus eu.

— Nu ți-ai dat seama din vreme de schimbarea de direcție?

— Ba da, domnule, m-am gândit că n-o să mai dureze mult.

— Atunci de ce nu ți-ai strigat imediat ordinele? a întrebat el pe un ton care ar fi trebuit să-mi facă sângele să înghețe în vine.

Dar aceasta era ocazia mea și nu am lăsat-o să-mi scape.

— Ei bine, domnule, am spus eu pe un ton apologetic, mergea bine cu unsprezece noduri și am crezut că o să mai meargă așa încă vreo jumătate de oră sau mai mult.

Mi-a trimis priviri întunecate, odihnindu-se nemișcat o vreme pe perna albă.

— Ah, da, încă o jumătate de oră. Așa se dezarborează un vapor.

Și asta e toată mustruluiala pe care am primit-o. Am așteptat o vreme, apoi am ieșit, închizând ușa cabinei cu grijă în urma mea.

Ei bine, am iubit marea, am trăit pe mare și am părăsit-o fără să văd vreodată sistemul înalt al unei nave de bare, păienjeniș și borangic căzând peste bord. Noroc pur, fără îndoială. Dar, în ceea ce-l privește pe bietul P., sunt sigur că nu ar fi scăpat nepedepsit, ca mine, dacă n-ar fi fost zeul furtunilor, care l-a chemat devreme de pe acest pământ, care este trei pătrimi ocean și, în consecință, un adăpost potrivit pentru marinari. Câțiva ani mai târziu, am întâlnit într-un port indian un om care servise pe navele aceleiași companii. În timpul discuției noastre, am pomenit mai multe nume, nume ale colegilor noștri, care aveau aceleași funcții și, cum era și firesc, am întrebat de P. - primise vreo funcție de comandă până acum? Iar bărbatul celălalt a răspuns destul de nepăsător:

— Nu, dar este asigurat oricum. O mare puternică l-a luat de la pupa în drumul dinspre Noua Zeelandă și Horn.

Astfel, P. a trecut pe lumea cealaltă, dintre vergele înalte ale

vaporului, pe care el le pusese la maximă încercare în timpul multor farmece făcute de vremea nestăpânită. El îmi arătase ce însemna să miști velele, dar nu era un om de la care puteai învăța ce este discreția. Nu putea face nimic ca să-și vindece surditatea. Nu-mi pot aminti decât temperamentul lui vesel, admirația pe care o avea pentru glumele cu Păcală, micile lui ciudățenii - ca, de exemplu, pasiunea stranie de a împrumuta oglinzi. Fiecare dintre cabinele noastre avea propria oglindă înșurubată pe peretele despărțitor și n-am putut înțelege niciodată ce făcea cu mai multe. Ne cerea pe un ton confidențial să i le împrumutăm. De ce? Mister. Am făcut mai multe presupuneri. Nimeni nu va ști vreodată. În orice caz, era o excentricitate inofensivă și fie ca zeul furtunilor, care l-a luat atât de brusc pe drumul între Noua Zeelandă și Horn, să-l odihnească-n pace în Paradisul marinarilor adevărați, unde un vapor nu se dezarborează niciodată, oricât de mult i-ai mișca velele!

13

Era o vreme când secundul unui vas, cu bloc-notesul în mână și creionul după ureche, privea cu un ochi în sus, spre gabierii lui, și cu celălalt în jos, spre tambuchi, urmărindu-i pe docheri cum transportau încărcătura vaporului, știind că, chiar înainte să pornească, el făcea tot ce putea ca să-i asigure o călătorie ușoară și rapidă.

Trecerea timpului, organizarea încărcărilor și descărcărilor de pe platforme, folosirea mașinăriilor de elevare care funcționează repede și nu vor să aștepte, strigătul pentru expedieri rapide, însăși dimensiunea vaporului stau astăzi între marinarul modern și cunoașterea aprofundată a artei sale.

Există vapoare profitabile și neprofitabile. Cele profitabile poartă o încărcătură consistentă, sfidând orice pericol climateric, iar atunci când sunt în repaos, stau în port și se schimbă de la un loc de staționare la altul fără balast. Ca obiect al muncii, un vapor atinge perfecțiunea atunci când se spune despre el că poate să NAVIGHEZE fără balast. Eu însumi nu am întâlnit asemenea modele de perfecțiune, dar am văzut făcându-se publi-citate unor modele de perfecțiune ca acestea printre vapoarele care erau scoase la vânzare. Am privit întotdeauna cu neîncredere un asemenea exces de virtute și blândețe din partea unui vapor. Orice om este liber să afirme că vaporul lui poate naviga fără balast, și chiar va spune acest lucru, etalând toate semnalmentele unei convingeri profunde, mai ales dacă el însuși nu va naviga cu vaporul acela. Riscul de a-i face publicitate ca fiind capabil să navigheze fără balast nu este foarte mare, din moment ce această afirmație nu implică și garanția ca nava să ajungă în vreun loc anume. Mai mult de-atât, este adevărat că cele mai multe vapoare vor na-viga fără balast o vreme scurtă.

Armatorii iubesc un vapor profitabil, marinarul este mândru de el, rar există în mintea acestuia vreo îndoială legată de frumusețea lui. Dar, dacă el se poate lăuda cu calitățile cele mai folositoare ale acestuia,

atunci are o satisfacție în plus pentru iubirea de sine.

Încărcarea vapoarelor era odată o problemă de îndemânare, judecată și știință. S-au scris cărți groase despre asta. ”Stevens despre arimaj[1]” este un volum solid cu renumele și greutatea (în lumea lui) lui Coke despre Littleton. Stevens este un scriitor talentat și, ca în cazul oamenilor de talent, harul său împodobește justețea sclipitoare a argumentelor. El oferă învățămintele oficiale pe subiectul acesta întreg, este precis în privința regulilor, evocă evenimente ilustrative, citează cazuri legale ale căror verdicte priveau anumite aspecte din arimaj. El nu este niciodată pedant și, în ciuda strânsei sale aderențe la principii largi, este gata să confirme faptul că două vapoare nu pot fi tratate exact la fel.

Transportarea încărcăturii, care era o muncă calificată, devine acum rapid o muncă fără calificări. Vaporul cu aburi modern, cu nenumăratele sale cale, nu este încărcat în sensul marinăresc al cuvântului. El este umplut. Încărcătura nu este arimuită în nici un fel, ci este pur și simplu aruncată în cală prin intermediul a trei tambuchi, mai mult sau mai puțin, prin douăsprezece vinci sau cam așa ceva, cu zdrăngăte, în grabă, în zarvă și nădușeală, într-un nor de abur și o dezordine de praf de cărbune. Atâta vreme cât țineți elicea sub apă și aveți grijă, să zicem, să nu aruncați butoaie cu ulei peste baloturi de mătase sau să depuneți o traversă de pod de fier de aproximativ cinci tone peste un rând de saci cu cafea, ați făcut cam tot ce trebuie ca să vă faceți datoria cu corectitudine, tot ceea ce presiunea unei expedieri prompte v-ar putea permite.

14

Când am cunoscut-o în zilele desăvârșirii sale, corabia era o creatură practică. Când spun zilele desăvârșirii sale, mă refer la perfecțiunea construcției, a mecanismului, calități importante în marinărie, și a cutiei de manevrare, nu la performanța vitezei. Calitatea aceasta s-a născut o dată cu schimbarea materialului de construcție. Nici unul dintre vasele de fier ale trecutului nu a atins vitezele miraculoase pe care dibăcia marinărească a bărbaților faimoși în vremea lor a obținut-o de la predecesoarele lor din lemn învelite în cupru. Nu s-a precupețit nici un efort pentru ca vaporul de fier să fie perfect, dar inteligența umană nu a reușit să creeze o compoziție eficientă a învelișului, care să-i mențină baza curată, cu impecabilitatea plăcută a învelișului de metal galben. După un răstimp de câteva săptămâni pe mare, un vapor de fier începe să rămână în urmă, de parcă ar fi obosit prea repede. Dar el se împotmolește la bază. Nu trebuie prea mult ca să afecteze viteza unei nave de fier care nu este condusă de o elice nemiloasă. Adesea, este chiar imposibil de ghicit ce lucru de nimic poate să-i perturbeze mersul. Performanțele de viteză ale vechilor nave cu pânze comandate de mateloți pricepuți sunt înconjurate de un anumit mister. În acele vremuri, viteza depindea de dibăcia marinarului. Din cauza aceasta, în afară de legi, reguli și norme care vizau menținerea optimă a încărcăturii, el făcea cu grijă depozitările - sau ceea ce se numește echilibrarea tehnică a încărcăturii vasului. Unele vase navigau repede pe o chilă echilibrată, pentru altele era necesar să se echilibreze longitudinal la pupa cu un picior și am mai auzit de o navă care atingea viteza maximă în condiții de vânt atunci când era încărcată în așa fel încât să plutească câțiva inci deasupra prorei.

Îmi amintesc de un peisaj de iarnă din Amsterdam - un prim-plan neted de pământ viran, cu grămezi de lemne ici-colo, care semănau cu colibele din tabăra unui trib de o sărăcie lucie, cursul lung al lui Handelskade, debarcadere reci, cu aspect pietros, pământul presărat cu zăpadă și apa dură, înghețată a canalului, în care vapoarele erau

înțepenite, unul în spatele celuilalt, cu frânghiile de acostare pline de chiciură atârnând destinse, cu punțile lor liniștite și părăsite pentru că, după cum m-a informat docherul-șef (o persoană blândă, palidă, cu câteva fire blonde de păr pe bărbie și cu nasul înroșit), încărcăturile lor erau înghețate în zonele muntoase ale țării pe șalupe și brigantine. De la distanță, dincolo de pă-mântul viran, și paralel cu rândul de vapoare, un rând de case brune, în tonuri calde, păreau să facă o plecăciune la poalele acoperișurilor încărcate cu zăpadă. De departe, la capătul străzii Țarul Petru, se împrăștia în aerul înghețat clinchetul clopoțeilor de la tramvaiele trase de cai, care apăreau și dispăreau în deschizăturile dintre clădiri, ca niște mici calești de jucărie, trase de cai de jucărie și cu care se jucau oameni care nu păreau mai mari decât niște copii.

Eu îmi mușcam pumnii de nerăbdare, după cum spune francezul, din cauza încărcăturii care înghețase în zona muntoasă a țării, cu furie față de canalul înghețat, de aspectul iernos și părăsit al tuturor vapoarelor de acolo, care păreau să decadă într-o cruntă depresie, cauzată de dorul după apele deschise. Eu eram secund și eram singur acolo. De cum mă alăturasem acelui vapor, primisem instrucțiuni din partea proprietarilor de a expedia toți ucenicii, dându-le zile libere, pentru că pe asemenea vreme nu aveau nimic de făcut, decât să încropească un foc în soba cabinei. Dar asta a făcut-o un administrator ursuz de vas olandez, cu capul acoperit cu smocuri de păr, incredibil de murdar și care, ciudat, nu avea nici un dinte, care de-abia spunea trei cuvinte englezești, dar care trebuie să fi știut limba destul de bine, din moment ce reușea în mod invariabil să intrepreteze în sens contrar tot ce i se spunea.

În ciuda sobiței de fier, cerneala îngheța pe masa rabatabilă din cabină și am descoperit că era mai convenabil să merg pe țărm, împiedicându-mă peste pustietatea arctică și tremurând în tramvaie acoperite cu gheață, ca să scriu scrisoarea pe care o trimiteam în fiecare seară armatorilor mei, într-o cafenea frumoasă din centrul orașului. Era un local imens, elegant și plin de ornamente, tapițat cu pluș roșu, cu multe lumini electrice și încălzit atât de bine încât până și mesele de marmură erau călduțe la atingere. Chelnerul care mi-a adus o ceașcă cu cafea avea, în comparație cu singurătatea mea desăvârșită, înfățișarea dragă a unui prieten apropiat. Acolo, singur într-o mulțime zgomotoasă, scriam încet o scrisoare cu destinația Glasgow, al cărei subiect principal era că nu aveam încărcătură și se

părea că nici nu exista vreo șansă ca ea să apară până la sfârșitul primăverii. Și în tot răstimpul în care ședeam acolo, imperativul întoarcerii la vapor apăsa greu pe dispoziția mea, deja pe jumătate înghețată - tremuratul în tramvaie acoperite de gheață, mersul împiedicat pe terenul necultivat acoperit cu zăpadă, priveliștea șirului de vapoare înghețate, care se iveau vag precum cadavrele vapoarelor negre într-o lume albă, atât de li-niștite, de lipsite de viață și suflet păreau a fi.

Mă duceam în coasta cadavrului meu personal cu precauție și simțeam că era la fel de rece ca însăși gheața și la fel de alunecos sub picioarele mele. Cabina rece îmi înghițea corpul așa cum un ungher friguros de mormânt ar înghiți fiorii corpului și excitarea mentală. Era o iarnă crudă. Până și aerul părea la fel de dur și tăios ca oțelul, dar era nevoie de mult mai mult de atât pentru ca focul meu sacru pentru exercitarea meșteșugului să se stingă. Nici un tânăr de douăzeci și patru de ani care fusese numit secund pentru prima dată în viața lui nu ar fi lăsat iarna aceea olandeză tenace să-i pătrundă în inimă. Cred că în zilele acelea nu am uitat niciodată înălțarea mea spirituală timp de cinci minute consecutive. Îmi ima-ginez că asta m-a încălzit, chiar și în somn, mult mai bine decât stratul gros de pături, pe care, nu am nici o îndoială, a trosnit gheața când le-am aruncat de pe mine. Iar dimineața mă sculam fără nici un motiv, numai că eram singurul superior. Noul comandant nu fusese numit deocamdată.

Aproape în fiecare dimineață sosea o scrisoare de la armatorii mei, care îmi dădeau directive să merg la navlositori și să cer încărcătura vasului, să-i amenințcu pedepsele și penalitățile cele mai grele, să cer ca sortimentul acesta de marfă variată, care se înțepenise într-un peisaj de gheață și mori de vânt undeva în regiunea muntoasă a țării să fie pus imediat pe șine și trimis către vapor în cantități regulate în fiecare zi. Beam câteva cafele fierbinți, ca un explorator arctic care pleacă într-o călătorie cu sania spre Polul Nord, apoi mergeam pe țărm și mă legănam tremurând într-un tramvai care mă ducea în centrul orașului, lăsând în urmă case cu fațada curată, mii de inele de alamă de pe o mie de uși vopsite care luceau din spatele șirurilor de copaci din speciile de caldarâm, desfrunziți, sfrijiți, care păreau morți pentru totdeauna.

Etapa aceea a expediției era destul de ușoară, deși caii scânteiau dureros din cauza țurțurilor de gheață, iar fețele conductorilor de

tramvai aveau un amestec respingător de stacojiu și purpură. Dar, în ceea ce privește spaima, bruscarea sau măcar a obține un răspuns de la domnul Hudig prin lingușeli, aceasta era o altă poveste. Era un olandez corpolent, oacheș, cu mustăți negre și priviri îndrăznețe. Mai întâi de toate, mă îmbrâncea într-un scaun înainte de a avea timp să deschid gura, îmi dădea prietenos un trabuc mare și, într-o engleză excelentă, începea să vorbeacsă la nesfârșit de severitatea nemaipomenită a vremii. Era imposibil să amenințI un om care, deși cunoștea limba la perfecție, părea incapabil să înțeleagă orice frază rostită pe un ton de mustrare sau nemulțumire. Să mă cert cu el ar fi fost de-a dreptul stupid. Era o vreme prea aspră pentru așa ceva. Biroul lui era așa de călduros, focul așa de luminos, iar coastele lui se cutremurau atât de tare de râs, încât mi-era întotdeauna foarte greu să mă hotărăsc să întind mâna după pălărie.

În cele din urmă, încărcătura a venit. La început a ve-nit picurând, pe calea ferată, în cufere, până a început moina. Apoi mai repede, într-o sumedenie de șlepuri, o dată cu iureșul de ape nestăvilite. Până la urmă, blândul docher-șef a avut mâinile foarte ocupate, iar secundul era foarte îngrijorat în sinea lui pentru distribuirea corectă a greutății primei încărcături a unui vapor pe care nu-l mai văzuse până atunci.

Vapoarele doresc într-adevăr să le faci pe plac. Vor să le faci pe plac atunci când le manevrezi și, dacă vrei să le manevrezi bine, trebuie să le mulțumești atunci când distribui încărcătura pe care le ceri să o care în momentele bune sau proaste ale unei călătorii. Vaporul este o creatură sensibilă, și trebuie să-i îngrijești idiosincraziile dacă vrei ca el să răzbească prin urcușurile și coborâșurile existenței sale și să câștige încredere atât pentru el, cât și pentru tine.

15

Așa părea să gândească noul căpitan, care a venit în ziua următoare după ce noi terminaserăm de încărcat, chiar în ajunul plecării în călătorie. Prima dată, l-am zărit pe chei, îmi era complet străin, cu siguranță nu era olandez. Purta o pălărie melon neagră și un palton scurt din stofă maro gălbuie, ridicol de nepotrivită cu peisajul iernos al terenului viran, tivit de fațadele maronii ale caselor, ale căror acoperișuri picurau de zăpada care se topea.

Străinul acesta se plimba în sus și-n jos, absorbit de evidenta contemplare a înclinării longitudinale a vasului său. Dar, când l-am văzut ghemuindu-se pe călcâie, chiar în mocirla de pe marginea cheiului, ca să se uite la curentul de apă de sub contorul ei, mi-am spus ”Acesta este căpitanul.” și imediat am zărit în depărtare că i se aducea bagajul - un adevărat cufăr de marinar, cărat cu ajutorul zbirilor cu frânghii, între doi bărbați, cu câteva geamantane de piele și un sul de hărți acoperite cu pânză și îngrămădite pe capac. Agilitatea bruscă, spontană cu care el a sărit la bord, direct de pe traversă, a fost primul indiciu al adevăratului său caracter. Fără vreo altă acțiune preliminară decât un semn prietenesc din cap, mi s-a adresat:

— Ai echilibrat-o destul de bine longitudinal. Acum, ce-mi spui de greutăți?

I-am spus că reușisem să-i păstrez greutățile destul de bine, după cum credeam eu, o treime din totalul de greutate fiind în partea superioară, ”deasupra traversei de punte”, cum e expresia tehnică. El a fluierat: ”Ptiu!”, scrutându-mă din cap până-n picioare. Pe fața lui rumenă se vedea un soi de jignire surâzătoare.

— Ei bine, pun rămășag că o să petrecem de minune în călătoria asta, a spus el.

Știa bine. A ieșit la iveală că servise ca secund pe acest vapor în

timpul celor două călătorii anterioare, iar eu îi cunoșteam deja scrisul din vechile jurnale de bord, pe care le studiasem în cabina mea cu firească curiozitate, uitându-mă pe însemnările despre norocul noii mele nave, despre comportamentul ei, depre vremurile bune prin care trecuse și problemele din care scăpase.

Avea dreptate în profeția lui. În timpul călătoriei noastre de la Amsterdam la Samarang, cu o încărcătură generală, din care - vai! - numai o treime din greutate era depozitată ”deasupra traversei de punte”, am petrecut de minune. Am petrecut, dar nu ne-am distrat. Nu am avut nici măcar o clipă de răgaz, pentru că nici un marinar nu poate să-și odihneas-că mintea sau corpul când vasul lui trece prin greutăți din cauza lui.

Fără îndoială că o călătorie de aproximativ nouăzeci de zile pe un vapor lipsit de stabilitate este o experiență care îți pune nervii la încercare. Dar, în cazul acesta, problema cu vasul nostru era următoarea: sistemul meu de încărcare îl făcuse mult prea stabil.

Nici înainte și nici după aceea nu am simțit un vapor care să se legene atât de abrupt, de violent, de greu. O dată ce începea, simțeai că nu o să se mai oprească niciodată, iar senzația aceasta neputincioasă, care caracteriza mișcarea vapoarelor al căror centru de gravitație este adus prea jos în timpul încărcării, îi obosea pe cei de la bord chiar și stând în picioare. Îmi amintesc că am auzit într-o zi cum unul dintre hamali spunea: ”Pe legea mea, Jack! Mă simt de parcă nici nu-mi mai pasă ce se întâmplă cu mine și aș lăsa pescadorul ăsta ticălos să-mi zboare creierii dacă vrea.” Căpitanul spunea adesea: ”Ah, da. Cred că o treime din greutate deasupra traversei de punte ar fi destul pentru majoritatea vapoarelor. Dar apoi, înțelegi, nu există două vapoare la fel pe mare, iar acesta e o mârțoagă pe care e deosebit de greu să o încarci.”

Spre sud, alergând înaintea furtunilor de altitudini înalte, viața era o povară pentru noi. Erau zile când nu stătea nimic nici măcar pe mesele rabatabile, când nu era nici o poziție în care puteai sta fix, încât să nu simți o presiune constantă asupra mușchilor corpului. Se legăna și se tot legăna cu smucituri care te mișcau din loc și cu rotiri rapide și amețitoare la fiecare oscilație. E de mirare că oamenii trimiși la înălțimi nu au fost azvârliți de pe verge, că vergele nu au fost aruncate de pe catarge, iar catargele de pe punte. În fotoliul său,

căpitanul, care se ținea cu îndârjire în capul mesei, cu supiera alunecând într-o parte a cabinei sale și cu ospătarul tolănit în cealaltă parte, comenta privindu-mă:

— Asta e treimea ta de deasupra traversei de punte. Singurul lucru care mă surprinde este că barele au rămas fixe în tot acest timp.

Până la urmă, câteva dintre vergele mici au căzut - nimic important: ghiuri și altele de felul acesta - pentru că uneori dinamismul înfricoșător al oscilațiilor sale despica un tachelaj cvadruplu a unei parâme Manilla noi de trei inci, de parcă ar fi fost mai puțin rezistentă decât firul ației.

Faptul că secundul care făcuse o greșeală - poate una pe jumătate scuzabilă - în distribuirea încărcăturii vasului a suportat pedeapsa a fost justiție poetică. O bucată din una dintre vergele mici care au cedat a lovit spatele secundului și l-a aruncat pe burtă la o distanță considerabilă de pe puntea principală. De aici au decurs mai multe consecințe neplăcute de ordin fizic - ”simptome ciudate”, după cum spunea căpitanul, cel care le trata. Perioade inexplicabile de neputință, accese bruște de durere misterioasă și pacientul a fost pe deplin de acord cu mormăielile de regret ale căpita-nului său, foarte atent, care-și dorea de-a dreptul să fi fost vorba de un picior rupt. Chiar și doctorul olandez care a preluat cazul în Samarang nu a putut oferi o explicație științifică. Nu a spus decât:

— Ah, prietene, ești încă tânăr. Ar putea fi ceva grav, care să te afecteze toată viața. Trebuie să părăsești vasul, nu trebuie să vorbești timp de trei luni, să nu vorbești.

Bineînțeles, el vroia să spună că secundul trebuia să stea liniștit, să zac la pat de fapt. Avea o atitudine destul de impresionantă, chiar dacă engleza lui era copilăros de necizelată, în comparație cu fluența domnului Hudig, figura de la celălalt capăt al călătoriei, și destul de memorabil în felul său. Într-un salon mare, aerisit, al unui spital din extremul est, întins pe spate, am avut destul timp să-mi amintesc de frigul îngrozitor și de zăpada din Amsterdam, în timp ce priveam frunzele palmierilor legănându-se și fremătând la înălțimea ferestrei. Îmi amintesc sentimentul de exaltare și frigul care înghețа sufletul în timpul călătoriilor pe care le făceam în oraș cu tramvaiul pentru a face presiune, așa cum se spune în limbajul diplomatic, asupra bunului

domn Hudig, cu focul lui cald, fotoliul lui, trabucul mare și ispita nelipsită a vocii blânde:

— Cred că până la urmă or să te numească pe tine căpitan înainte de plecarea vaporului.

Poate că era datorită bunătății sale desăvârșite, blândeții serioase și nesurâzătoare a unui bărbat gras, oacheș, cu mustăți negru-cărbune și ochi ficși. Dar se poate să fi fost și puțin diplomat. Obișnuiam să-i resping cu modestie sugestiile ispititoare, asigurându-l că era puțin probabil să se întâmple astfel, din moment ce nu aveam destulă experiență.

— Știi foarte bine cum să procedezi în problemele de afaceri, spunea el, cu un soi de supărare afectată care îi înnora chipul rotund și seren.

Mă întreb dacă a râs vreodată în sinea lui după ce plecam din birou. Cred că nu a făcut-o niciodată, pentru că am înțeles că diplomații, chiar dacă sunt în exercițiul funcțiunii sau nu, au o atitudine de seriozitate exemplară față de ei înșiși și de șiretlicurile lor.

Dar aproape că mă convinsese că eu eram persoana potrivită căreia să i se încredințeze comanda din toate punctele de vedere. Au urmat trei luni de griji ale minții, oscilații violente, remușcări și dureri fizice care să-mi bage în cap lecția experienței insuficiente.

Da, nava ta vrea să-ți folosești cunoștințele ca să-i faci pe plac. Trebuie să tratezi misterele naturii sale feminine cu respect plin de înțelegere, iar ea o să fie alături de tine în lupta nesfârșită cu forțele care, dacă te înfrâng, nu este o rușine. Relația dintre un bărbat și nava lui este foarte serioasă. Ea are drepturile ei, de parcă ar putea să respire și să vorbească și, într-adevăr, există nave care, pentru bărbatul potrivit, fac orice, numai că nu vorbesc, după cum spune proverbul.

O navă nu este o sclavă. Trebuie să-i înlesnești înaintarea pe o cale maritimă, nu trebuie să uiți nicicând că îi datorezi cea mai mare parte a gândurilor tale, a dibăciei tale, a egoismului tău. Dacă îți aduci aminte de această obligație, în mod firesc și fără efort, de parcă ar fi un sentiment instinctiv al vieții tale interioare, ea o să navigheze, o să staționeze, o să alerge pentru tine atâta vreme cât este capabilă sau, ca o pasăre de mare care se odihnește pe valurile furioase, o să răzbească prin furtuna cea mai violentă care te-a făcut vreodată să te îndoiești că

o să mai trăiești cât să vezi un alt răsărit de soare.

16

Adesea îmi îndrept privirile cu înflăcărare melancolică spre spațiul rezervat în ziar sub titlul general de ”știri navale”. Acolo întâlnesc numele unor vapoare pe care le-am cunoscut. În fiecare an, câteva dintre numele acestea dispar, numele unor prieteni vechi.

Diferitele rubrici de știri de acest tip sunt aranjate într-o ordine care variază foarte puțin în înșiruirea titlurilor concise, pe care ea o dictează. Prima poziție aparține rubricii ”Cuvântări” - raporturi despre vapoare întâlnite și semnalate pe mare, numele, portul, de unde, încotro, de câte zile pe mare, terminându-se adesea cu cuvintele: ”Totul bine”. Apoi urmează ”Naufragii și accidente” - care conține un șir lung de paragrafe, în afară de perioada când vremea a fost frumoasă, liniștită și prietenoasă pentru toate vapoarele din toată lumea.

În anumite zile apare și titlul ”Întârzieri” - o amenințare de rău augur, de pierderi și tristețe, care tremură încă în cumpăna destinului. Pentru un marinar, însăși gruparea literelor care formează acest cuvânt are ceva si-nistru, cuvânt cu un înțeles limpede, dar care arareori amenință în mod inutil.

Numai câteva zile în plus - înfricoșător de puține pentru inimile celor care se hotărâseră curajoase să spere în ciuda speranței - trei săptămâni, poate o lună mai târziu, numele vapoarelor care stăteau sub năpasta titlului ”Întârzieri” vor apărea din nou la rubrica ”știri Navale”, dar fiind decla-rate în mod final ca ”Dispărute”.

”Vaporul, sau barca sau bricul cutare și cutare, legat în portul cutărică, cu anumite încărcături, care a plecat la data respectivă, despre care s-a vorbit pe mare ultima oară la data cutare și despre care nu s-a mai auzit de atunci a fost declarat astăzi dispărut.” Aceasta este forma orațiilor funebre, în elocința lor strict oficială, despre vapoare care, poate obosite de o luptă îndelungată sau într-un

moment de neatenție care vine până și la cei mai pregătiți, s-au lăsat copleșite de o lovitură bruscă a dușmanului.

Cine ar putea spune? Poate că oamenii pe care îi transportau i-au pretins prea multe, au întins trainica loialitate dincolo de punctul-limită, care pare inscripționat și bătut în ansamblul acesta de coaste de fier și straturi placate, de lemn, și oțel, și pânză și cabluri, care se folosesc la fabricarea unui vapor - o creație completă înzestrată cu caracter, individualitate, defecte și calități, de oameni ale căror mâini o lansează la apă, și alți oameni vor învăța să știe, cu apropierea care depășește apropierea omului de om, să iubească cu o iubire aproape la fel de mare ca aceea a bărbatului pentru femeie, și adesea la fel de oarbă în ignorarea sa infatuată a defectelor.

Există vapoare cu un renume prost, dar n-am întâlnit încă unul al cărui echipaj temporar să nu-l apere cu înverșunare de orice critică. Unul dintre vapoare, de care îmi aduc aminte acum, avea reputația că omoară câte o persoană în timpul fiecărei călătorii. Fără îndoială nu era o calomnie și to-tuși, îmi amintesc bine, cândva demult, la sfârșitul anilor șaptezeci, echipajul vasului acela era, fără îndoială, mai degrabă mândru de prostul său renume, de parcă ar fi fost un grup venal de bandiți, care se făleau cu asocierea lor cu o creatură atroce. Noi, care aparțineam de alte vapoare acostate de-a lungul Cheiului Circular din Sydney, scuturam din cap spre el, cu puternicul sentiment al virtuții imaculate a propriilor vapoare mult-iubite.

Nu o să-i rostesc numele. Acum, el ”este dispărut”, după o carieră sinistră, dar, din punctul de vedere al armatorilor, folositoare, care se întindea de-a lungul mai multor ani, și, ar mai trebui să spun, de-a lungul tuturor oceanelor de pe glob. Pentru că omorâse câte un om în timpul fiecărui voiaj și poate pentru că devenise mai mizantrop din cauza infirmităților care, pentru un vapor, vin o dată cu anii, se hotărâse să-și omoare întreg echipajul dintr-o dată, înainte să părăsească scena măreților sale fapte. Acesta a fost un sfârșit potrivit pentru o viață de utilitate și crime - într-o ultimă izbucnire a unei pasiuni malefice, care și-a primit satisfacția su-premă într-o noapte sălbatică, poate în zarva aplauzelor vântului și valurilor.

Cum a făcut-o? Cuvântul ”dispărut” are o groaznică profunzime de îndoială și speculație. Oare s-a retras repede de sub picioarele oamenilor lui sau a rezistat până la final, lăsând marea să-l zdrobească

în bucăți, să-l scoată din țâțâni, să-l smulgă din scheletul lui, să-l încarce cu o cantitate tot mai mare de apă sărată și, dezarborat, de nemanevrat, legănându-se violent, fără bărci, cu puntea distrusă, oare își obosise oamenii până aproape de moarte cu efortul nesfârșit de la pompe, înainte să se scufunde cu ei ca o piatră?

Oricum, un asemenea caz ar fi rar. Îmi imaginez că s-ar fi putut încropi oricând un soi de plută și, chiar dacă nu ar fi salvat pe nimeni, ar fi putut pluti și ar fi fost găsită, dând un indiciu despre numele dispărut. Atunci, vaporul acela nu ar fi dispărut, în adevăratul sens al cuvântului. El ar fi ”dispărut cu tot echipajul”, iar formularea aceasta diferită presupune o distincție subtilă - mai puțină groază și mai puțin întuneric înfricoșător.

17

Fascinația profană a groazei sălășluiește în gândul ultimelor momente ale unui vapor raportat ca ”dispărut” în rândurile ”Gazetei Navale”. Nici o bucățică din el nu iese vreodată la iveală - nici o gratie, nici un colac de salvare, nici o bucată din vreo barcă sau dintr-o vâslă marcată - ca să ne ofere un indiciu despre data sau locul sfârșitului său brusc. ”Gazeta Navală” nici măcar nu-l cataloghează drept ”dispărut cu tot echipajul”. Rămâne doar ”dispărut”. A dispărut în mod enigmatic, într-un mister al destinului la fel de mare precum lumea, în care imaginația ta despre un frate marinar sau un prieten servitor și iubitor de vapoare, poate să fie de nestăvilit.

Totuși, uneori se primește câte un indiciu despre cum ar putea fi ultima scenă din viața unui vapor și a echipajului său, care, în lupta împotriva unei forțe puternice căreia îi rezistă, este asemănător unei drame - diforme, haotice și misterioase, precum destinul.

Era o după-amiază gri, la potolirea unei furtuni de trei zile, care părăsise Oceanul Sudic împiedicându-se greu de vasul nostru, sub un cer de care atârnau zdrențe de nori care păreau tăiate și ciopârțite de lama tăioasă a furtunii de sud-vest.

Vaporul nostru, o ambarcațiune tip Clyde de 1.000 de tone, avea oscilații atât de ample încât părțile superioare se smulgeau. Indiferent de stricăciuni, ele erau destul de importante încât să mă ispitească pe mine să mă urc eu însumi pe catarge, cu câteva ajutoare și tâmplarul, să mă asigur că reparațiile temporare erau făcute cum trebuie.

Uneori, trebuia să lăsăm orice și să ne agățăm cu amândouă mâinile de vergele care se legănau, ținându-ne respirația de teama unei oscilații groaznic de puternice. Și, legănându-se de parcă ar fi vrut să se răstoarne cu noi cu tot, ambarcațiunea, cu punțile pline de apă, cu mecanismele zbu-rând în golfuri, fugea cu vreo zece noduri pe oră. Fusesem aruncați în extrema sudică - mult mai departe decât am fi

vrut noi să mergem. Și, deodată, acolo sus, pe sapanele de la verga trincii, în toiul muncii noastre, mi-am simțit umărul prins cu o asemenea forță de laba puternică a tâmplarului, încât am urlat din rărunchi de durerea neașteptată. Privirile bărbatului s-au fixat pe fața mea și a țipat: ”Priviți, domnule! Priviți! Ce e asta?”, arătând înainte cu mâna cealaltă.

La început n-am văzut nimic. Marea era o sălbăticie pustie de dealuri albe și negre. Deodată, ascuns pe jumătate de tumultul valurilor înspumate, am distins de sub ape ceva enorm, ce se ridica și apoi cădea - ceva ce se întindea precum o explozie de spumă, dar cu un aspect mai albastru și mai solid.

Era o bucată de banchiză de gheață, din care nu mai rămăsese decât un fragment în urma topirii, dar încă destul de mare cât să scufunde un vapor și care plutea mai jos decât orice plută, chiar în traseul nostru, de parcă ar fi acționat din ambuscada valurilor cu intenții criminale. Nu mai era vre-me să coborâm pe punte. Am urlat din înălțimi până când capul meu era gata să explodeze. M-au auzit cei de la pupa și am reușit să îndepărtăm banchiza scufundată, care venise tocmai de la calota de gheață sudică, ca să atenteze la viețile noastre nebănuitoare. Dacă s-ar fi întâmplat cu o oră mai târziu, nimic nu ar fi putut salva vasul, pentru că în amurg bucata ștearsă de gheață pe care o duceau valurile cu creste albe nu ar fi putut fi deslușită.

În timp ce eu și căpitanul stăteam umăr la umăr lângă partea superioară a bolții pupei privind-o, deja de-abia observabilă, dar încă destul de aproape de pătrarul nostru, el a remarcat pe un ton meditativ:

— Dacă nu s-ar fi întors roata aceea la momentul potrivit, ar mai fi existat un caz de vapor ”dispărut”.

Nimeni nu se întoarce vreodată de pe un vapor ”dispărut” ca să spună cât de grea a fost moartea vasului și cât de brusc și de copleșitor a fost ultimul chin al oamenilor ei. Nimeni n-ar putea spune cu ce gânduri, ce regrete, cu ce cuvinte pe buze au murit. Dar nu se poate nega măreția trecerii bruște a acestor inimi de la extremitatea luptei, a presiunii și a tumultului nemăsurat, de la furia vastă și neobosiă a suprafeței către pacea profundă a adâncurilor, ce dorm netulburate de la începutul veacurilor.

18

Dar, dacă cuvântul ”dispărut” pune capăt oricărei speranțe și declară pierderea girantului, cuvântul ”întârziat” confirmă temerile deja conturate în multe cămine de pe uscat și deschide ușa speculațiior pe piața riscurilor.

Riscurilor maritime, să fie bine înțeles! Există o categorie de optimiști care sunt gata să reasigure un vapor ”întârziat” la o primă foarte mare. Dar nimic nu poate asigura inimile de pe uscat împotriva amărăciunii de a aștepta ce e mai rău.

Pentru că, dacă un vapor ”dispărut” nu a apărut niciodată, după memoria marinarilor din generația mea, s-a mai întâmplat ca numele unui vapor ”întârziat”, tremurând, cum se spune, pe marginea titlului fatal, să apară sub categoria ”sosit”.

Într-adevăr, pentru ochiul nerăbdător care parcurge pagina tremurând și cu teamă, fără îndoială că cerneala banală a tipografului, în care s-au turnat ansamblul celor câteva litere care formează numele vaporului, izbucnește în flăcări scânteietoare. Este ca și cum mesajul de grațiere a propoziției tristeții a rămas suspendat deasupra multor case, chiar dacă unii dintre bărbații ei au fost muritorii lipsiți de un cămin pe care i-ai putea găsi printre cei care cutreieră mările.

Cel care s-a reasigurat, optimistul în vremuri de ghinion și dezastru, își lovește buzunarul cu satisfacție. Girantul, care încercase să minimizeze nivelul pierderilor iminente, își regretă pesimismul prematur. Vaporul a fost un prieten de nădejde, cerurile mai miloase, mările mai puțin furioase sau poate că oamenii de la bord au avut o dispoziție mai bună decât el ar fi vrut să recunoască la început.

”S-a raportat ieri că vaporul cutare, care se îndrepta spre portul cutare și declarat ca întârziat a ajuns în siguranță la destinația lui.”

Acestea sunt cuvintele oficiale ale grației adresate inimilor de pe țărm, care se află sub o sentință grea. Iar ele se întorc repede de pe partea cealaltă a lumii, peste fire și cabluri, pentru că telegraful vostru electric ușurează neliniștile de minunație. Bineînțeles, detaliile vor urma. Iar ele ar putea derula povestea unei salvări la limită, sau a unui ghinion constant, sau a vânturilor puternice și a vremii aspre, a gheții, a calmurilor interminabile, sau a furtunilor fără sfârșit. O poveste a dificultăților depășite, a adversității sfidate de o mână de oameni pe singurătatea desăvârșită a mării. O poveste despre rezistență, curaj - poate chiar despre neajutorare.

Dintre toate vapoarele dezmembrate pe mare, un vas cu aburi fără elice este cel mai neajutorat. Și dacă el plutește într-o parte nepopulată a oceanului, în curând ar putea să fie în întârziere. Amenințarea cuvintelor ”întârziat” și, în cele din urmă, ”dispărut” cade imediat asupra vapoarelor cu aburi a căror viață, hrănită cu cărbune și respirând suflul negru al fu-mului de cărbune din aer, înaintează ignorând vântul și valurile. Un asemenea vapor, unul foarte mare, a cărui viață dedicată muncii fusese o dovadă de respectare loială a menirii sale de a călători de la un țărm la altul, sfidând vântul și marea, și-a pierdut odată elicea în sud, în călătoria sa spre Noua Zeelandă.

Era anotimpul vântos, întunecos, al furtunilor reci și mărilor grele. O dată cu căderea osiei posterioare, părea că viața i-a părăsit dintr-o dată corpul mare și a trecut imediat de la o existență încăpățânată și arogantă la statutul pasiv de buștean plutitor. Un vapor pe care propria slăbiciune îl îmbolnăvește nu are patosul unui vapor dispărut în lupta cu stihiile, și în aceasta constă drama existenței sale. Un marinar nu se poate uita fără compasiune la un vapor dezmembrat, dar să privești un vas cu pânze ale cărei vergi semețe s-au prăbușit este ca și cum te-ai uita la un războinic înfrânt, dar de nedominat. Cioturile de pe catarge sunt sfidătoare, sunt ridicate ca niște membre schilodite împotriva privirilor încruntate, amenințătoare ale unui cer furtunos. Curajul se vădește în sinuozitățile ascendente ale parâmei sale, către prova și, de îndată ce o fâșie de pânză este fluturată în vânt pe o vergea ridicată în grabă, ca să-i țină prora în apă, înfruntă din nou valurile cu un curaj de nestăvilit.

19

Eficiența unui vapor cu aburi constă nu atât în curajul lui, cât în puterea pe care o ascunde în interiorul său. El bate și zvâcnește precum o inimă pulsatilă între coastele de fier, iar când aceasta se oprește, vaporul cu aburi, a cărui viață nu este atât un concurs, pe cât ignorarea disprețuitoare a mării, se îmbolnăvește și moare pe valuri. Vaporul cu pânze, cu corpul lui care nu zvâcnește, părea să ducă în mod misterios un soi de existență nepământească, la limita magiei forțelor invizibile, susținută de inspirația vânturilor dătătoare de viață și de moarte.

Așa că marele vapor cu aburi, mort în urma unui atac subit, se afla în derivă, un cadavru greoi, departe de traseul altor vapoare. Și ar fi fost declarat într-adevăr ”întârziat”, sau poate chiar ”dispărut”, dacă nu ar fi fost zărit vag, în toiul unei furtuni de zăpadă, ca o insulă deluroasă ciudată, de un balenier care se îndrepta spre nord dinspre pământurile polare pe care le vizitase. Aveau multă mâncare la bord și nu știu dacă nervii pasagerilor au fost afectați măcar puțin de altceva decât de senzația plictiselii nesfârșite sau teama abia deslușită de situația aceea neobișnuită. Oare pasagerii simt vreodată viața vaporului care îi transportă ca un soi de colet prețuit cu alimente foarte pretențioase? Pentru un om care n-a fost niciodată pasager este imposibil de spus. Dar știu că pentru un marinar nu există încercare mai dură decât să simtă un vapor mort sub picioarele lui.

Nu ai cum să nu recunoști senzația aceea atât de deprimantă, de chinuitoare și de subtilă, atât de plină de nefericire și neliniște. Nu mi-aș putea imagina o pedeapsă eternă mai grea pentru marinarii haini, care mor nepocăiți pe mările pământului, decât ca sufletele lor să fie osândite să armeze fantomele vapoarelor dezmembrate, în eternă derivă pe un ocean fantomatic și furtunos.

Vaporul acela cu aburi eșuat trebuie să fi părut destul de fantomatic, legănându-se în mijlocul furtunii - o apariție întunecată într-o lume de

fulgi albi de zăpadă, așa cum pare ea ochilor ficși ai echipajului unui balenier. Era limpede că ei nu credeau în fantome, pentru că, la intrarea în port, căpitanul lor a făcut declarația banală că văzuse un vapor cu aburi dez-membrat în jurul latitudinii de 50 de grade sud și o longitudine încă și mai incertă. Alte vapoare au pornit în căutarea lui și în cele din urmă l-au remorcat de la marginea înghețată a lumii într-un port cu docuri și ateliere, unde, cu multe lovituri de ciocan, inima pulsatilă de oțel a fost repusă în funcțiune, pentru a pleca imediat, cu mândria forței sale reînnointă, hrănit cu foc și apă, suflând fum negru în aer, pulsând, zvâcnind, croindu-și drumul arogant în ciuda oscilațiilor ample și disprețuind orbește vântul și marea.

Urma pe care o lăsase în timpul derivei, când inima lui a rămas nemișcată între coastele de fier, părea pe hârtia albă a hărții o ață încurcată. Mi-a arătat-o un prieten, secundul. În încâlcirea surprinzătoare erau scrise, cu litere mici, cuvintele: ”furtuni”, ”ceață densă”, ”gheață”, pe care el le scrisese ici-colo ca însemnări despre vreme. Vaporul se întorsese în repetate rânduri asupra urmelor, și-a tăiat și răstăiat calea riscantă până când nu a mai semănat cu altceva decât un labirint dezorientant de linii trasate cu creionul, fără nici un sens. Dar în labirintul acela rămânea toată imaginația lui ”întârziat” și indiciul amenințător al lui ”dispărut”.

— Am îndurat asta trei săptămâni, a spus prietenul meu. Imaginează-ți!

— Ce-ai simțit atunci? l-am întrebat eu.

El și-a fluturat mâna de parcă ar fi vrut să spună: ”Nu contează decât munca din ziua respectivă!” Apoi, dintr-o dată, ca și cum s-ar fi hotărât:

— O să-ți spun. Spre sfârșit, am început să mă închid în cabina mea și să bocesc.

— Să bocești?

— Să vărs lacrimi, mi-a explicat el pe scurt și a rulat harta.

Aș putea să explic eu: era un om bun - un om mai bun ca el nu a pășit vreodată pe puntea unui vapor - dar nu a putut suporta sentimentul de a sta pe un vapor mort.

Sentimentul bolnav, descurajator pe care unii oameni de pe vapoarele ”întârziate” care ajung în cele din urmă în port, trebuie să se fi simțit combătut și copleșit în achitarea loială a datoriei.

20

Este greu pentru un marinar să creadă că nava lui eșuată nu se simte la fel de nefericită în situația dificilă și nefirească de a nu avea apă sub chilă ca atunci când el simte că ea a eșuat.

Într-adevăr, eșuarea este inversul scufundării. Marea nu se închide asupra carcasei scufundate în apă cu un val senin sau poate cu șuvoiul furios al unui val învolbburat, ștergându-i numele din registrul vapoarelor în viață. Nu. Este ca și cum o mână invizibilă s-ar fi ridicat pe furiș pe la bază ca să-i prindă chila în timp ce aceasta alunecă pe apă.

Mai mult decât orice alt incident, eșuarea îi dă marinarului un sentiment de ratare groaznică și descurajantă. Există tot felul de eșuări, dar pot să spun fără nici un risc că 90 la sută din ele sunt ocazii în care marinarii, fără să se dezonoreze, ar putea să-și dorească pe bună dreptate să fi mu-rit. Și nu am nici o îndoială că dintre cei care au trăit experiența de a atinge fundul, 90 la sută din ei și-au dorit, timp de aproximativ cinci secunde, să fi fost morți.

”A atinge fundul” este expresia profesională pentru un vapor care a eșuat în condiții moderate. Dar de fapt, ai mai degrabă sentimentul că pământul îl domină. Pentru cei care se află pe puntea lui este o senzație surprinzătoare. E ca și cum picioarele ți-ar fi prinse într-o capcană imponderabilă. Simți că echilibrul tău corporal este amenințat, iar stabilitatea mentală îți este distrusă dintr-o dată. Senzația aceasta durează numai o secundă, pentru că, chiar și atunci când te clatini, ceva din capul tău pare să se răstoarne, aducând în prim-plan exclamația mentală, plină de mirare și confuzie: ”Pe legea mea! E pe pământ!”

Iar acesta este un lucru îngrozitor. La urma urmei, unica misiune a vocației unui marinar este aceea de a nu lăsa chilele vaporului pe pământ. Astfel, momentul eșuării sale îi răpește orice scuză pentru

continuarea existenței. Treaba lui e să facă vapoarele să plutească, i se încredințează acest țel, este formula eficientă a bazei tuturor acestor impulsuri vagi, vise și iluzii, care alcătuiesc vocația unui tânăr. Când pământul capturează chila vaporului, chiar dacă nu are repercusiuni mai grave decât oboseala și ruperea tachelajului, precum și vremea pierdută, rămâne în memoria unui marinar ca un gust constant și nepieritor al dezastrului.

În cadrul acestei lucrări, semnificația cuvântului ”eșuare” reprezintă o greșeală mai mult sau mai puțin scuzabilă. Un vapor poate fi ”condus la țărm” prin presiunea vremii. Este o catastrofă, o înfrângere. ”A fi gonit la mal” cuprinde meschinăria, asprimea și amărăciunea greșelii umane.

21

Din cauza aceasta, ”eșuările” voastre sunt, în mare parte, neașteptate. De fapt, toate sunt neașteptate, cu excepția celor anunțate de scurtele iviri ale pericolului, pline de agitație și emoție, ca trezirea dintr-un vis incredibil de nebunesc.

Dintr-o dată, noaptea, pământul se deslușește deasupra prorei în dreapta sau poate că se aude strigătul ”Ape întrerupte, în față!” și o greșeală mare, un edificiu complicat al amăgirii de sine, prea multă încredere și o judecată greșită sunt doborâte printr-un șoc fatal, urmează apoi experiența, care-ți învârtoșează inima, a chilei vasului care se lovește cu zgomot de, să zicem, un recif de corali. Pentru dimensiunea sa, zgomotul acesta pare mult mai îngrozitor în sufletul tău decât cel al unei lumi care se sfârșește violent. Dar, în acest haos, încrederea pe care o ai în prudența și sagacitatea ta este reînnoită. Te întrebi: ”Unde Dumnezeu am ajuns? Cum Dumnezeu am ajuns aici?” convins fiind că nu ar putea fi acțiunea ta, că a existat o conspirație misterioasă a acestui accident. Că hărțile sunt toate greșite și, dacă hărțile nu sunt greșite, pământul și marea și-au schimbat locurile, că ghinionul tău va rămâne de-a pururi inexplicabil, din moment ce ai trăit întotdeauna cu senzația că poți să ai încredere în tine - ultimul lucru înainte să închizi ochii, primul după ce i-ai deschis, ca și cum mintea ți-ar fi asigurat sentimentul responsabilității în timpul somnului.

Îți contempli mintal ghinionul, până când, puțin câte puțin, dispoziția sufletească se schimbă, îndoiala rece se strecoară până în măduva oaselor, vezi faptele inexplicabile într-o altă lumină. Acum este momentul în care te întrebi: ”Cum Dumnezeu am putut fi destul de prost ca să ajung aici?” și ești gata să renunți la orice urmă de încredere pe care o ai în înțelepciunea, cunoștințele, în loialitatea ta, în tot ce până atunci credeai că ai mai bun, prin care îți câștigai pâinea de toate zilele și sprijinul moral al încrederii altor oameni.

Nava este pierdută sau nu. Odată eșuată, trebuie să faci tot ce poți pentru ea. Ea poate fi salvată prin eforturile tale, prin resursele și forța care poartă povara grea a vinovăției și eșecului. Dar există și eșuări justificabile pe timp de ceață, pe mări neînregistrate pe hartă, pe țărmuri periculoase, printre fluxuri înșelătoare. Dar, salvată sau nu, comandantul rămâne cu o senzație acută a pierderii, o aromă în gura pericolului real, durabil, care se furișează în toate formele vieții umane. Sentimentul este, în același timp, dobândit. Un om poate fi mai bun dacă îl are, dar nu va fi același. Damocles a văzut sabia atârnată de un fir de păr deasupra capului său și, deși cunoștințele acestea nu scad în mod neapărat din valoarea omului, festinul nu va avea de atunci înainte aceeași aromă.

Cu mulți ani în urmă, ca secund, eram preocupat de un caz de eșuare care nu era fatal pentru navă. Am muncit zece ore la rând, pregătind ancorele pentru aruncarea lor în apele adânci. Fiind încă ocupat pe punțile din față, l-am auzit pe ospătarul de lângă mine spunând:

— Căpitanul întreabă dacă intenționați să intrați, domnule, și să mâncați ceva azi.

Am intrat în cabină. Căpitanul stătea în capul mesei ca o statuie. Toate lucrurile din cabina aceea micuță și frumoasă erau cuprinse de o ciudată neclintire. Masa rabatabilă care timp de șaptezeci de zile ciudate se mișcase tot timpul, mai mică decât oricând, atârna nemișcată deasupra supierei. Nimic nu ar fi putut schimba culoarea aprinsă de pe obrazul comandantului meu, pictată cu generozitate de vânt și mare. Dar, între cele două smocuri de păr de deasupra urechilor sale, țeasta lui, scăldată de obicei în nuanța sângelui, lucea acum cu o paloare mortală, ca un dom de fildeș. Și părea ciudat de murdar. Mi-am dat seama că nu se bărbierise în ziua aceea, deși nici mișcarea cea mai sălbatică a vaporului, la latitudinile cele mai furtunoase prin care trecusem, nu-l oprise să se bărbierească nici măcar o dimineață de când părăsisem Canalul. Trebuie să însemne că un comandant nu are voie să se bărbierească atâta vreme cât vaporul lui este pe uscat. Și eu am comandat vapoare, dar nu știu. N-am încercat în viața mea să mă bărbieresc.

Nu s-a oferit să mă servească și nici el nu s-a servit, până nu am tușit tare de câteva ori. I-am vorbit cu profesionalism, pe un ton vesel, terminând cu afirmația încrezătoare:

— O s-o scoatem înainte de miezul nopții, domnule.

A zâmbit ușor, fără să-și ridice privirile, și a mormăit ca pentru sine:

— Da, da, căpitanul a lăsat vasul pe uscat, iar noi l-am scos de acolo.

Apoi, ridicând privirea, l-a atacat morocănos pe ospătar, un tânăr filiform și nervos, cu o față lungă și palidă, și doi dinți mari în față.

— De ce e supa asta așa de amară? Mă mir că secundul poate să înghită grozăvia asta. Cred că bucătarul a scăpat din greșeală un polonic cu apă sărată în ea.

Acuzația era așa de nedreaptă încât, ca răspuns, ospătarul n-a făcut decât să-și plece pleoapele sfios. Supa era bună. Am mai mâncat o porție. Aveam inima încălzită de orele lungi de muncă grea în fruntea unui echipaj zelos. Manevrasem fără nici o ezitare ancore grele, cabluri, bărci și eram beat de fericire. Eram încântat că planificasem științific alcovul, curentul de maree și felul în care aveam să ne tragem pe ancoră, exact în locul în care credeam că ar aduce cele mai multe beneficii. De data aceea, eu nu simțeam gustul amar al eșuării. Această experiență a venit mai târ-ziu, și de-abia atunci am înțeles singurătatea celui care era la comandă.

Căpitanul este cel care lasă vasul pe uscat, dar noi îl scoatem de acolo.

22

Mi se pare că nici un om din carne și oase și sincer față de sine însuși n-ar putea declara vreodată că a văzut marea tânără, așa cum pământul pare tânăr primăvara. Dar unii dintre noi, privind oceanul cu înțelegere și afecțiune, l-am văzut bătrân, ca și cum veacurile imemorabile ar fi fost stârnite de pe fundul netulburat al aluviunilor. Pentru că numai furtuna poate să facă oceanul să pară bătrân.

De la distanța anilor, analizând toate aspectele pe care mi le amintesc din furtunile din care am scăpat cu viață, chiar impresia aceea se desprinde clar de marele corp de impresii pe care mi le-au lăsat nenumărații ani de contacte apropiate.

Dacă vreți să știți vârsta pământului, priviți marea în timpul unei furtuni. Cenușiul suprafeței imense, ridurile lăsate de vânt pe fața valurilor, masele mari de spumă, aruncate încoace și-ncolo și vălurite, ca niște bucle încâlcite de păr alb, dau mării furtunoase aspectul vârstei decrepite, mată, banală, lipsită de scânteieri, de parcă ar fi fost creată înainte de apariția luminii.

Privind înapoi, după multă iubire și multe probleme, instinctul omului primitiv, care dorește să personifice forțele Naturii pentru afecțiunea și teama sa, se trezește din nou în pieptul unui om civilizat, trecut de etapa aceea încă din copilărie. Pare să fi cunoscut furtunile și dușmanii și, chiar ca dușmani, îi îmbrățișează cu regretul acela afectuos care se agață de trecut.

Furtunile au personalitatea lor și poate că, la urma urmelor, nici nu e un lucru ciudat. Pentru că, atunci când nu mai rămâne nimic de spus și de făcut, ele sunt adversarii ale căror tertipuri trebuie să le înfrângi, violenței căreia trebuie să-i reziști și totuși să trăiești cu ele în intimitățile zilei și ale nopții.

Aici, omul vorbește despre catarge și pânze, pentru care marea nu este

o stihie navigabilă, ci un tovarăș apropiat. Lungimea călătoriilor, sentimentul crescând de singurătate, strânsa dependență chiar de forțele care, astăzi prietenoase, fără să-și schimbe natura, încordându-și doar forțele, devin periculoase mâine, dau naștere la sentimentul acela de tovărășie pe care marinarii de azi, deși sunt oameni cumsecade, n-ar putea spera să-l cunoască. Și, în plus, vaporul vostru modern, care funcționează cu aburi, își face călătoriile după alte principii decât cele de a ceda în fața vremii și a-i face pe plac mării. Primește lovituri distrugătoare, dar înaintează. E o bătălie grea, nu o campanie științifică. Mașinăria, oțelul, focul, aburul au intervenit între om și mare. O flotă modernă de vapoare nu folosește marea, ci mai degrabă exploatează o autostradă. Nava modernă nu este la discreția valurilor. Dați-mi voi să spun că fiecare dintre călătoriile ei este un progres triumfător și totuși problema este dacă nu reprezintă un triumf mai subtil și mai uman, care este la discreția valurilor și cu toate acestea supraviețuiește, ducându-vă planul la îndeplinire.

În vremurile în care trăiește, omul este întotdeauna modern. Este imposibil de spus dacă marinarii de peste trei sute de ani vor avea capa-citatea de a simți compasiunea. O umanitate incorigibilă își asprește inima în procesul ei de perfecționare. Oare ce vor simți când vor vedea ilustrațiile din romanele marinărești din zilele noastre sau din trecut? Imposibil de ghicit. Dar marinarii din ultima generație, pe care vapoarele lor cu pânze i-au învățat să compătimească caravelele din antichitate, strămoșul direct al celor dintâi, n-ar putea să considere formele acestea huruitoare care navighează pe mările naive ale vaselor de lemn de altădată fără sentimentul surprizei, al batjocurei tandre, invidiei și admirației. Pentru că toate lucrurile acestea, a căror refractare la manevrare, chiar și atunci când sunt puse pe hârtie, icnește cu un soi de groază amuzantă, erau armate de oameni care sunt strămoșii lui profesionali direcți.

Nu, marinarii de peste trei sute de ani probabil că nu vor fi nici emoționați, nici mișcați până la batjocură, afecțiune sau admirație. Ei se vor uita cu un ochi rece, scrutător și indiferent la fotogravurile vapoarelor noastre cu pânze aproape defuncte. Vapoarele noastre din trecut nu vor fi strămoși direcți pentru vapoarele lor, ci simpli predecesori a căror cursă va fi terminată și a căror rasă va fi deja dispărută. Dacă mânuiește cu dibăcie un vas, indiferent ce fel de vas ar fi, viitorul marinar va fi nu descendentul nostru, ci numai succesorul.

23

Atât de multe lucruri depind de vaporul care, făcut de om, este una cu omul, încât marea va căpăta pentru el o altă înfățișare. Îmi amintesc că odată l-am văzut pe comandantul - care era stăpânul oficial, prin bunăvoința căpitanului - unei nave bune de fier din vechea flotă care transporta lână, scuturând din cap în fața unei brigantine foarte frumoase. Ea se îndrepta în direcția opusă. Era o ambarcațiune în stare bună, bine rânduită și curată, foarte bine întreținută. Și, în seara aceea senină, când am trecut pe lângă ea, părea personificarea confortului cochet pe mare. S-a întâmplat undeva, aproape de Cap - CAPUL fiind, bineînțeles, Capul Bunei Speranțe, Capul Furtunilor, după descoperitorul ei portughez. Și, fie că n-ar trebui să rostim cuvântul "furtună" pe marea unde furtunile se stârnesc repede, fie că oamenii se sfiesc să-și recunoască speranțele, a devenit Capul fără nume - Capul tout court[2]. Destul de ciudat, celălalt mare Cap al lumii, este numit foarte rar Cap. Noi spunem "o cursă în jurul lui Horn", "am înconjurat Hornul", "am fost ținta unui atac groaznic lângă Horn", dar spunem rar Capul Horn. Și pe bună dreptate, deoarece Capul Horn este atât insulă, cât și cap. Cel de-al treilea cap furtunos al pământului, Leeuwin, este denumit în general pe numele său întreg, ca și cum s-ar dori să fie consolat pentru rangul secund. Acestea sunt capurile care sunt cuprinse adesea de furtuni.

Atunci, micuța brigantină trecuse de Cap. Poate că venea de la Portul Elizabeth, din Londra estică, cine știe? S-a întâmplat acum mai mulți ani, dar mi-l amintesc bine pe căpitanul clipperului care transporta lână, dând din cap spre ea cu cuvintele:

— Imaginează-ți cum ar fi să străbați mările în așa ceva!

El fusese crescut pe vapoare de apă adâncă, iar dimensiunea navei pe care se afla făcea parte din imaginea lui despre mare. Fără îndoială că vaporul lui era mare, așa cum erau navele pe vremea aceea. Poate că se gândea la mărimea cabinei lui sau poate că - în mod inconștient -

și-a construit o imagine despre un vas atât de mic săltând pe valuri de colo-colo între marile ape. N-am întrebat nimic, dar pentru un secund tânăr, căpitanul micuței brigantine frumoase, care ședea cu picioarele răschirate pe un scăunel, cu bărbia odihnindu-se în mâinile încrucișate pe balustradă, semăna cu un rege între oameni. Am trecut foarte aproape de ea, fără să schimbăm nici un salut, citind numele celorlalți cu ochiul liber.

Câțiva ani mai târziu, secundul, cel care fusese destinatarul mormăitului acela aproape involuntar, i-ar fi putut spune căpitanului său că un om crescut pe vapoare mari ar fi putut simți o ciudată încântare față de ceea ce s-ar fi numit atunci o ambarcațiune mică. E posibil ca acel căpitan din vaporul mare să nu înțeleagă foarte bine. Ar fi răspuns cu un țâfnet: ”Spune-mi ce dimensiuni are!” așa cum am auzit pe altcineva replicând unei remarci care lăuda facilitatea de manevrare a unui vapor mic. Comanda unui vas de mare tonaj nu presupunea grandomanie sau iubire de prestigiu, pentru că el a continuat cu un aer de dezgust și dispreț: ”Ei bine, nici pe vreme rea nu te-ar arunca la fel de ușor din cușetă.”

Nu știu. Îmi amintesc câteva nopți din viața mea, când eram pe un vapor mare (pe cât de mare le făceau ei pe atunci), când nimeni nu era aruncat din pat numai pentru simplul fapt că nici măcar nu încercase să se urce în el - oamenii erau prea obosiți, prea lipsiți de speranță ca să mai încerce. Tertipul de a-ți întinde așternutul pe o podea umedă și de a te întinde pe el, acolo, nu este eficient, din moment ce nu poți să rămâi în același loc sau să te odihnești măcar o secundă în poziția aceea sau în oricare alta. În afara încântării de a vedea o navă de mici dimensiuni tăind curajoasă mările întinse, cel al cărui suflet nu sălășluiește pe țărm nu poate fi supus îndoielii. Astfel, îmi amintesc bine un parcurs de trei zile la bordul unei mici ambarcațiuni de 400 de tone, undeva între insulele Sf. Pavel, Amsterdam și Capul Otway pe coasta australiană. A fost o furtună lungă și dificilă, cu nori gri și o mare verde - o vreme grea, fără îndoială, dar încă acomodabilă, după cum spun marinarii. Sub două vele gabier inferioare și o trincă cu terțarola strânsă, ambarcațiunea părea să se ia la întrecere cu o mare nesfârșită, instabilă, care nu se calma la baza valului. Talazurile colosale, solemne, au prins-o din urmă la pupa, au depășit-o cu o clocotire înfiorătoare, spumă ce ajungea până la parapet, s-au repezit înainte cu o șuierătură și un muget, iar micul vas, muindu-și bastonul de bompres în spuma ce se

prăbușea, gonea în continuare într-o scobitură netedă, sticloasă, o vale adâncă între două creste ale mării, ascunzând orizontul în față și la pupa. Sforțarea, agilitatea ei erau atât de fascinante, etalarea neîntreruptă a virtuților sale maritime, asemănătoare curajului și sacrificiului, încât nu am putut renunța la încântarea de a o privi gonind în timpul celor trei zile de neuitat ale furtunii pe care și secundului meu îi plăcea să o preamărească drept ”o înghiontealã faimoasă”.

Iar aceasta a fost una dintre acele furtuni de care îți amintești mereu în anii care vin, a cărei severitate demnă este binevenită, așa cum ți-ai aminti cu plăcere de trăsăturile nobile ale unui străin cu care ți-ai încrucișat săbiile odată, într-o luptă cavalerească, și pe care n-o să-l mai vezi niciodată. În privința aceasta, furtunile au propria fizionomie. Îți amintești de ele prin prisma sentimentelor tale și nu există două furtuni care să lase aceleași amprente asupra sufletului tău. Unele se agață de tine într-o jalnică nefericire, altele se răzbună în mod fioros și ciudat, ca niște vârcolaci hotărâți să-ți sugă toate puterile, altele au o splendore catastrofală. Unele sunt amintiri neplăcute, ca acelea despre pisicile sălbatice dușmănoase care își înfig ghearele în organele tale vitale în agonie. Altele sunt crunte, precum percheziționările vapoarelor. Și una sau două se stârnesc în mod complicat și misterios, ca o amenințare de rău-augur. Pentru fiecare dintre ele există un punct caracteristic, în care întregul sentiment pare să fie cuprins într-un singur moment. Astfel, există o anumită oră - patru dimineața, în mugetul confuz al unei luni în alb-negru, când, venind pe punte ca să preiau paza de noapte, am căpătat instantaneu impresia că vasul nu ar mai rezista încă o oră într-o mare așa de furioasă.

Mă întreb ce s-a întâmplat cu oamenii care trebuie să fi împărțit această convingere cu mine în mod tacit (nici măcar nu te puteai auzi vorbind). Poate că nu este soarta cea mai invidiată - cea de a fi lăsat să scriu acum despre aceste lucruri. Dar cel mai important este că această impresie reia în intensitatea sa amintirea pe care o am despre zile de-a rândul de vreme îngrijorător de periculoasă. Pe atunci eram, din motive ce nu merită menționate, în imediata vecinătate a ținutului Kerguelen. Iar acum, când deschid un atlas și mă uit la punctele mici de pe harta Oceanului de Sud, văd fizionomia înfuriată a furtunii ca și cum ar fi gravată pe hârtie.

În mod straniu, o alta îmi amintește de un om tăcut. Și totuși nu zarva îi lipsea. De fapt, era îngrozitoare. Furtuna aceea a năvălit grabnic pe vapor, ca un vânt foarte impetuos. Înainte să ne dăm seama ce va urma, toate pânzele pe care le întinseserăm plezniseră deja, cele strânse se desfăcuseră, frânghiile zburau, marea șuiera - șuiera tare - vântul urla, iar vaporul se odihnea pe o coastă, așa încât jumătate din echipaj înota, iar cealaltă jumătate se apuca de orice avea la îndemână, ținând seama că pe marginea punții toți oamenii fuseseră surprinși de catastrofă fie sub vânt, fie contra vântului. Nici nu trebuie să mai pomenesc de strigăte - era cea mai mică picătură dintr-un ocean de zgomot - și totuși, caracterul furtunii pare cuprins în amintirea unui om mic, pământiu la față, nu foarte impresionant, care nu purta șapcă, având chipul împietrit. Căpitanul Jones - să-i spunem Jones - a fost luat prin surprindere. La primul semn al unei răbufniri complet neprevăzute, el dăduse două ordine. După aceea, părea să fie copleșit de magnitudinea greșelii sale. Făceam ce era necesar și fezabil. Vaporul se comporta bine. Bineînțeles, a trecut ceva vreme înainte ca noi să ne putem opri din străduințele noastre înfiorătoare și laborioase. Dar, în timpul eforturilor noastre, al freamătului, al tumultului și al unei anumite confuzii, noi eram conștienți de existența acestui bărbat mic de la marginea pupei, perfect nemișcat, tăcut și adesea ascuns privirilor noastre de rafalele de picături de apă.

Când noi, ofițerii, ne-am cățărat în cele din urmă la pupa, părea să iasă din liniștea aceea indiferentă și ne-a strigat în direcția vântului: ”Încercați pompele!” Apoi a dispărut. Cât privește vaporul, nici nu mai trebuie să spun, deși a fost imediat înghițit în una din nopțile cele mai întunecate pe care mi le amintesc, el nu a dispărut. De fapt, nici nu cred că a existat vreodată pericolul acesta, dar fără îndoială că a fost o experiență zgomotoasă și deosebit de înnebunitoare. Rămâne totuși amintirea unei tăceri foarte calme, care supraviețuiește.

24

Pentru că, la urma urmei, o vijelie - cuvântul acesta sună atât de impresionant - nu poate să se exprime articulat. Alegând o expresie la întâmplare, este un om care interpretează pasiunea de stihie a dușmanului său. Din cauza aceasta, mi-a rămas în memorie o altă furtună, un moment de muget nesfârșit, adânc și nedeslușit, raze de lună și propoziții rostite.

S-a întâmplat dincolo de Capul celălalt, care este întotdeauna lipsit de titlul lui, așa cum Capul Bunei Speranțe este întotdeauna jefuit de numele lui. Era dincolo de Horn. Nimic nu poate exprima mai bine sălbăticia haotică ca o furtună în lumina strălucitoare a lunii la o latitudine mare.

Oprit și închinându-se mărilor nesfârșite și scânteietoare, vaporul lucea ud, de la punte și până la scripetele din vârful catargului. În azurul trist al aerului, singura pânză care fusese desfăcută ieșea în evidență cu silueta ei negru-cărbune. Pe atunci eram tânăr și sufeream din cauza oboselii, a frigului și a pelerinelor de ploaie defecte care lăsau apa să pătrundă prin fiecare cusătură. Tânjeam după tovărășia oamenilor și, plecând de la pupa, mi-am luat locul de lângă șeful de echipaj (un om pe care nu-l agream), într-un loc mai uscat, unde, în cel mai rău caz, apa nu ne ajungea decât până la genunchi. Deasupra capetelor noastre, rafalele de vânt explozive, bubuitoare se succedau neîncetat, justificând zicala marinărească: ”Parcă s-ar trage cu arme de calibru mare!” și, tocmai datorită acestei nevoi de tovărășie umană, fiind foarte aproape de omul acela, i-am spus, sau, mai degrabă, am strigat:

— Rafalele sunt foarte puternice, șefule!

El mi-a răspuns:

— Ah, dacă începe să bată numai puțin mai tare de atât, atunci o să

înceapă să se ducă tot. Nu mă deranjează, atâta vreme cât nu cedează nimic, dar, dacă lucrurile încep să se dezmembreze, atunci e rău.

Nuanța de groază din vocea care striga, adevărul practic al spuselor sale, pe care le-am auzit acum mulți ani de la un om care nu-mi plăcea, și-au lăsat amprenta lor ciudată pe vijelia aceea.

Privirea din ochii unui coleg de echipaj, un murmur abia auzit în punctul cel mai bine acoperit, unde paznicii de serviciu stăteau înghesuiți împreună, un geamăt cu semnificație care trecea de la unul la altul cu privirea ațintită spre cerul dinspre care venea vântul, un oftat de oboseală, un gest de dezgust care trecea în păstrarea marelui vânt, devenind parte integrantă a furtunii. Nuanța oliv a norilor uraganului era un aspect deosebit de înfricoșător. Epava ruptă și întunecată, dusă în zbor de vântul de nord-vest, te amețește cu viteza năvalnică, care descrie graba aerului invizibil. Un vânt aspru de sud-vest te uimește cu orizontul său apropiat și cu cerul cenușiu și jos, de parcă lumea ar fi fost o temniță unde corpul și sufletul nu-și găsesc odihna. Există vijelii albe, vijelii negre, vijelii cu tunete și rafale neașteptate care vin fără cel mai mic semn pe cer. Și, pentru fiecare dintre ele, nu mai există altele asemănătoare.

Există o varietate infinită de vijelii pe mare și, cu excepția geamătului ciudat, înfricoșător și misterios care s-ar putea auzi uneori străbătând vuietul unui uragan - cu excepția sunetului acela de neuitat, de parcă sufletul universului ar fi fost aţâţat într-un geamăt îndurerat - la urma urmei, nu este decât vocea umană care lasă amprenta conștiinței umane asupra ca-racterului unei furtuni.

25

Peste tot în lume, coastele, continentele, oceanele, mările, strâmtorile, promontoriile și insulele sunt dominate de suflarea unui vânt atotputernic - suveranul climatului său obișnuit. Vântul domnește asupra înfățișării cerului și a faptelor mării. Dar nici un vânt nu rămâne neprovocat în domnia sa asupra împărăției de mări și țărmuri. Ca și într-un regat pământesc, există regiuni mai turbulente decât altele. Pe centura medie a pământului, vânturile alizee au o supremație nedisputată, precum regii din monarhiile cu o lungă continuitate, a căror putere tradițională, respingând orice ambiție necuvenită, nu este exercițiul de puteri personale, ci, mai degrabă, rezultatul acțiunii instituțiilor de lungă tradiție. Împărățiile intertropicale ale vânturilor alizee favorizează viața o-bișnuită a unui negustor. Sunetul de trompetă al conflictelor se naște arareori pe aripile lor, sub privirile atente ale oamenilor de pe punțile vapoarelor. Regiunile acestea, dominate de vânturile alizee de nord-est și sud-est, sunt senine. În mod tipic, pe un vapor care se îndreaptă spre sud, cu o călătorie lungă înaintea sa, trecerea prin sferele lor de influență este detensionată și adoarme vigilența marinarilor. Cetățenii oceanului se simt adăpostiți de o lege necontestată, o dinastie nedisputată. Dacă acest lucru ar fi posibil undeva pe pământ, atunci acolo am putea avea, într-adevăr, încredere în vreme.

Totuși, nu e un lucru de la sine înțeles. Chiar și în împărăția constituțională a vânturilor alizee, la sud și la nord de ecuator, vapoarele sunt cuprinse de tulburări inexplicabile. Cu toate acestea, vânturile de est și, în general vorbind, climatul estic de pe tot pământul este caracterizat de re-gularitate și persistență.

În calitate de conducător, vântul de est are o stabilitate remarcabilă. Ca invadator al marilor latitudini, aflate în bătaia tumultuoasă a fratelui său mai mare, vântul de vest, este foarte greu de îndepărtat datorită vicleniei sale reci și a duplicității înveterate.

Mările înguste care înconjoară insulele acestea, vegheate de amirali britanici, care străjuiesc cu străşnicie marşurile Oceanului Atlantic, sunt supuse influenței vântului de vest. Poți să-i spui nord-vest sau sud-vest este același lucru - o fază diferită a aceluiași caracter, o expresie diferită a aceluiași chip. În orientarea vânturilor care domină mările, direcțiile de sud și nord nu au nici o importanță. Pe pământ, nu există nici un fel de vânturi de nord sau de sud. Vânturile de nord și de sud nu sunt decât prinți insignifianți în dinastiile care fac războaiele și pacea pe mări. Ele nu se manifestă niciodată pe o scenă largă. Depind de cauze locale - configu-rația coastelor, formele strâmtorilor, accidentele promontoriilor îndrăznețe în jurul cărora își joacă micul rol. În organizarea politică a vânturilor, ca și printre triburile pământului, lupta adevărată se dă între est și vest.

26

Vântul de vest domnește asupra mărilor care înconjoară aceste împărății și, de la porțile canalelor, de la promontorii, ca de la niște turnuri de control, de la estuarele râurilor ca de la porțile secrete, de la pasajele de trecere, golfulețe, strâmtori, brațe de mare, garnizoanele insulelor și echipajele vapoarelor, care pleacă și se întorc, își întorc privirile spre vest ca să judece după splendorile variate ale mantiei apusului de soare dispoziția conducătorului arbitrar. Sfârșitul zilei este momentul potrivit pentru a privi chipul regesc al vremii de vest, arbitrul destinului vaporului. Blând și splendid, sau splendid și sinistru, cerul vestic reflectă scopurile ascunse ale minții regale. Îmbrăcate într-o mantie de aur orbitor sau înveșmântate în zdrențe de nori negri, ca un cerșetor, puterile vântului de vest sunt așezate pe tronul de la orizontul de vest, având întregul Atlantic drept scăunel pentru picioare, în timp ce primele stele strălucitoare alcătuiesc o diademă pentru fruntea lui. Apoi marinarii, curtenii atenți ai vremii, se gândesc să adapteze comportamentul vapoarelor la dispoziția stăpânului. Vântul de vest este un rege prea mare ca să fie fățarnic: nu este o creatură calculată, care să pună la cale planuri ascunse într-o inimă tristă. Este prea puternic pentru șiretlicuri meschine. Toate toanele sale sunt pline de pasiune, chiar și dispoziția blândă a zilelor sale senine, eleganța cerului său albastru, a cărui tandrețe imensă și impenetrabilă, reflectată în oglinda mării, îmbrățișează, posedează, leagănă până la adormire vapoarele cu pânze albe. El este toate lucrurile pentru toate oceanele, este ca un poet așezat pe un tron - măreț, simplu, barbar, meditativ, generos, impulsiv, schimbător, insondabil -, dar, atunci când îl înțelegi, este mereu același. O parte din apusurile sale sunt spectacole puse la cale spre încântarea mulțimilor, când toate nestematele te-zaurului regal sunt etalate deasupra mărilor. Altele sunt ca o deschidere a confidenței regale, nuanțate cu gânduri de tristețe și compasiune într-o splendoare melancolică, meditând asupra păcii de scurtă durată a mărilor. Eu l-am văzut etalându-și mânia înăbușită a inimii sale în discul soarelui

inaccesibil și făcându-l să arunce scânteieri orbitoare, ca ochiul unui autocrat implacabil, pe fondul unui cer palid și înfricoșat.

El este lordul războiului care își trimite batalioanele de valuri atlantice în asaltul vapoarelor noastre. Vocea hipnotizantă a vântului de vest își adună toate puterile în serviciul lui. La porunca vântului de vest, pe cerul insulelor se ridică un mare freamăt și un șuvoi nestăvilit de apă cade asupra țărmului. Cerul climei de vest este acoperit de nori zburători, de nori albi mari ale căror rânduri se îngroașă mereu, până când par că s-au sudat într-o boltă cerească solidă, pe a cărui față cenușie bracul inferior al furtunii, subțire, negru și furios zboară cu viteză vertiginoasă. Domul acesta de vapori devine tot mai dens, coborând tot mai jos deasupra mării, îngustând orizontul în jurul vaporului. Se instalează și aspectul caracteristic al climatului vestic, tonul gros, cenușiu, plin de fum și sinistru, circumscriind imaginea bărbaților, udându-le corpurile, sufocându-le sufletele, lăsându-i fără suflare cu răbufnirile bubuitoare, asurzindu-i, orbindu-i, gonindu-i, grăbind înaintarea legănată a unui vapor spre coas-tele noastre pierdute în ceață și ploaie.

Capriciul vânturilor și îndărătnicia oamenilor presupun din plin toate consecințele dezastruoase ale toleranței excesive față de sine. Furia îndelungată, sentimentul puterii necontrolate strică natura sinceră și ge-neroasă a climei de vest. E ca și cum inima lui ar fi coruptă de o ranchiună malefică și uneltitoare. În isteria forțelor sale, el își devastează propriul regat. Sud-vestul este cercul de cer unde el își arată fruntea întunecată, își suflă furia în urlete înfricoșătoare și își copleșește împărăția cu un haos inepuizabil de nori. Presară semințele anxietății pe punțile vapoarelor ce fug înaintea vântului, face ca oceanul jefuit de spuma lui să pară bătrân și presară peri suri pe capetele comandanților de nave care se îndreaptă spre casă, alegând drumul Canalului. Vântul de vest care își impune dominația în regiunea de sud-vest seamănă adesea cu un monarh înnebunit, gonindu-l înainte cu imprecații sălbatice pe cel mai credincios dintre curtenii lui, către naufragiu, dezastru și moarte.

Climatul de sud-vest este climatul aspru prin excelență. Nu e vorba de grosimea ceții, ci mai degrabă despre contractarea orizontului, despre învăluirea misterioasă a țărmurilor cu nori care par să formeze în jurul vaporului grăbit o temniță cu tavanul jos. Nu e vorba de orbire, ci de miopie. Vântul de vest nu-i spune marinarului: ”Vei orbi”, ci nu face

decât să-i limiteze câmpul vizual și să stârnească în sânul lui groaza de pământ. Îl transformă într-un om jefuit de jumătate din forța lui sau de jumătate din eficiență. De multe ori în viața mea, stând în picioare, purtând cizme navale lungi și pelerine de ploaie picurând, alături de comandantul meu, la pupa unui vapor ce se întorcea acasă, îndreptându-ne spre Canal și cu privirile pierdute în depărtare, în pustietatea cenușie și tulburată, am auzit un oftat ciudat transformându-se într-un comentariu studiat de întâmplător:

— Nu poți vedea prea departe pe vremea asta.

Iar eu răspundeam pe aceeași voce scăzută, indiferentă:

— Nu, domnule!

Nu era decât glăsuirea instinctivă a unui gând întotdeauna prezent asociat îndeaproape cu conștiința pământului care se află undeva în față și a marii viteze a vaporului. Vânt favorabil, vânt favorabil! Cine ar îndrăzni să protesteze în fața unui vânt favorabil? A fost o favoare a Regelui de Vest, care conduce cu autoritate Atlanticul de Nord începând de la latitudinea Azorelor și până la latitudinea Capului Farewell. A fost un impuls bine cunoscut, cu care s-a finalizat o călătorie frumoasă. Și, cu toate acestea, nu-ți puteai închega pe buze zâmbetul recunoscător al unui curtean. Ți se trimitea această favoare pe sub o încruntare poruncitoare, expresia adevărată a unui mare autocrat care s-a hotărât să pedepsească unele vapoare, iar pe altele să le vâneze până acasă, într-o suflare de cruzime și bunăvoință, înnebunitoare în egală măsură.

— Nu, domnule. Nu văd prea departe.

În felul acesta vocea secundului repeta gândul comandantului, amândoi cu privirile pierdute în depărtare, în timp ce, sub picioarele lor, vaporul gonește cu vreo douăsprezece noduri în direcția țărmului de sub vânt. Și numai câteva mile în fața bastonului ei de bompres oscilant și picurând, purtat neacoperit, vertical, dar puțin pieziș, precum o suliță, orizontul cenușiu închide priveliștea cu o sumedenie de valuri care se aruncă în înalturi cu violență, de parcă ar vrea să lovească norii gârboviți.

Priviri încruntate, groaznice și amenințătoare întunecă chipul vântului de vest, în dispoziția sa înnorată, de sud-vest. Și, din sala tronului

acestui rege de la limita de vest, rafale încă și mai puternice te ajung din urmă, ca niște urlete înfiorătoare de furie nebună, căreia numai grandoarea lugubră a scenei îi conferă o demnitate salvatoare. Puntea este spălată de o aversă, iar pânzele vaporului par azvârlite cu un țipăt de o mână înfuriată. Și când se lasă noaptea, noaptea unei furtuni de sud-vest, ea pare mai lipsită de speranță decât umbra lui Hades. Dispoziția sud-vestică a marelui vânt de vest este lipsită de lumină, de soare, lună sau stele, fără nici o rază de lumină, decât sclipirile fosforescente ale marilor întinderi de spumă care, clocotind de fiecare parte a vaporului, trimit licăriri albăstrii pe carcasa ei întunecată și îngustă, înaintând cu oscilații, gonită de ape nesfârșite, zăpăcită de tumult.

Pentru vapoarele ce se întorc acasă, urmând traseul Canalului, împărăția vântului de vest aduce și nopți rele, iar zilele mâniei se pogoară asupra lor lipsite de culoare și vagi precum aprinderea timidă a luminilor invizibile pe scena unei izbucniri pasionate și tiranice, îngrozitoare în monotonia metodei sale și a intensității crescânde a violenței sale. Rămân același vânt, aceiași nori, aceleași mări care se întrec cu sălbăticie, același orizont îngroșat în jurul vaporului. Numai vântul este mai puternic, norii par mai denși și mai copleșitori în timpul nopții, valurile par mai mari și mai amenințătoare. Orele, ale căror minute sunt marcate de izbiturile apelor ce se sparg, trec pe nesimțite, o dată cu țipetele, răpăiala vijeliilor care pune stăpânire pe vaporul care gonește și gonește înainte, cu pânzele înnegrite, cu vergele șiroind și frânghiile picurânde. Ploile torențiale se îngroașă. O întunecare care precede fiecare aversă, ca trecerea unei umbre pe firmamentul de nori cenușii, se lasă asupra vasului. Din când în când, ploaia cade asupra capetelor în șiroaie, de parcă ar coborî din jgheaburi. Pare că vaporul o să se înece înainte de a se scufunda, de parcă întreaga atmosferă s-ar fi transformat în apă. Îți pierzi respirația, bolborosești, ești orbit și asur-zit, ești scufundat, ți se pierd urmele, dizolvat, anihilat, șiroaie curg de pe tine, de parcă membrele tale, și ele, s-ar fi transformat în apă. Fiecare nerv al tău este în alertă, urmărești dispoziția de înseninare a Regelui Vestic, care va veni o dată cu schimbarea direcției vântului, care ar reuși să zboare cele trei catarge ale vaporului cât ai zice pește.

27

Anunțată de ferocitatea crescândă a urletelor, uneori de sclipirea slabă a unui fulger, ce seamănă cu semnalul unei torțe aprinse, agitată departe, în spatele norilor, schimbarea vântului vine în cele din urmă, momentul crucial al schimbării de la violența uneltitoare și învăluită a vijeliei de la sud-vest, către furia sclipitoare, scânteietoare, tăioasă și clarvăzătoare a dispoziției de nord-vest a regelui. Observi apropierea unei alte faze a pasiunii sale, o furie împodobită cu stele, purtând uneori secera lunii pe frunte, scuturând ultimele vestigii ale mantiei sale zdrențuite de nori, în furtuni negre ca noaptea, cu grindină și zloată, care coboară ca niște averse de cristale și perle, sărind de pe verge, bătând în pânze, răpăind pe pelerinele de ploaie, albind punțile vapoarelor ce se întorc acasă. Scânteieri slabe, roșiatice de lumină pâlpâie în lumina stelelor și cad pe vârfurile catargelor. O rafală rece de-abia se deslușește pe velatura întinsă, făcând vaporul să tremure până la chilă și pe bărbații uzi leoarcă de pe punți să tremure până în măduva oaselor în hainele lor umede. Înainte ca furtuna să plece în zbor, scufundându-se pe granița de est, marginea alteia deja se întrevede deasupra orizontului vestic, ridicându-se rapid, nedeslușită, ca o sacoșă neagră plină de apă înghețată, gata să explodeze deasupra capului tău devotat. Domnul oceanelor și-a schimbat toanele. Fiecare rafală a dispoziției înnorate ce părea încălzită la focul unei inimi ce ardea de furie își găsește replica în rafalele reci ce par eliberate de la sânul înghețat cu o schimbare bruscă a sentimentelor. În loc să-ți orbească ochii și să-ți strivească sufletul cu un dispozitiv groaznic de nori și ceață, și mări, și ploaie, Regele Vestului își transformă forțele din răpăieli disprețuitoare de sloiuri de gheață asupra spatelui tău, făcându-ți ochii obosiți să lăcrimeze ca de durere și corpul extenuat să se cutremure jalnic. Dar fiecare toană a marelui autocrat are propria semeție și fiecare dintre ele este greu de îndurat. Numai faza de nord-vest a spectacolului acesta măreț nu es-te la fel de dezolantă, pentru că între rafalele cu grindină și zloată ale unei furtuni de nord-vest poți vedea un drum lung înaintea ta.

Să vadă! Să vadă! - aceasta este dorința marinarului și a restului umanității orbite. A vedea clar calea aceasta este aspirația oricărui om în existența lui înnorată și furtunoasă. Am auzit un bărbat tăcut, rezervat, despre care n-aș putea spune că era nervos și care, după o cursă grea de trei zile în vremea sud-vestică, izbucni cu înflăcărare:

— Ce mult mi-aș dori să putem vedea ceva!

Noi tocmai coborâsem o clipă să stăm de vorbă într-o cabină mică, în care o hartă mare, albă stătea întinsă flască și udă, pe o masă rece și umedă, în lumina unei lămpi fumurii. Întinzându-se asupra consilierului tăcut și de încredere al marinarului, cu un cot pe coasta Africii și cu celălalt în apropierea Capului Hatterras (era o hartă a căilor maritime din Atlanticul de Nord), căpitanul meu și-a ridicat fața colțuroasă și păroasă și mi-a trimis priviri aprinse, pe jumătate exasperate și pe jumătate rugătoare. Nu am văzut nici urmă de soare, stele sau lună vreme de șapte zile. În urma mâniei vântului de vest, corpurile cerești se ascunseseră vreme de o săptămână sau mai mult, iar ultimele trei zile am văzut cum forța furtunii de sud-vest a crescut de la destul de puternic, la puternic, ajungând apoi la o forță neobișnuită, după cum stă mărturie jurnalul meu de bord. Apoi ne-am despărțit, el întorcându-se pe punte, supus chemării misterioase pe care urechile unui căpitan par să le audă mereu, iar eu mergând împleticit până în cabina mea, cu vaga intenție de a nota cuvintele ”Vreme deosebit de aspră!” într-un jurnal care nu prea fusese ținut la zi. Dar am renunțat și m-am strecurat în patul meu de cazarmă, cu cizmele și pălăria pe cap, toate rămânând la locul lor (nu conta, totul era ud leoarcă, pentru că o mare aspră spărsese lucarnele pupei în noaptea precedentă), rămânând într-o stare de coșmar între veghe și somn timp de mai multe ore de așa-zisă odihnă.

Toanele de sud-vest ale vântului de vest sunt un dușman al somnului sau chiar al unei poziții alungite, chiar și în cazul ofițerilor responsabili de pe vapor. După două ore de meditații inutile, delirante și inconsecvente despre orice lucru de sub soare, în cabina aceea întunecată, rece, umedă și devastată, m-am ridicat dintr-o dată și am plecat împleticit spre punte. Autocratul din Atlanticul de Nord își mai asuprea încă regatul și coloniile periferice, ajungând până la Golful Biscaya, în jalnica izolare a vremii aspre, foarte aspre. Deși noi fugeam înaintea lui cu viteza de aproximativ zece noduri pe oră, vântul avea o forță așa de mare că m-a împins puter-nic spre partea frontală a pupei,

unde căpitanul îi ținea piept.

— Ce crezi despre vremea asta? m-a întrebat el.

Ce gândeam cu adevărat era că amândoi ne săturasem de ea. Felul în care vântul de vest se hotărăște uneori să-și administreze posesiunile nu este de lăudat din perspectiva unei persoane cu dispoziții pașnice și care respectă legile, care tinde să facă deosebirea între bine și rău în fața forțelor naturii, al căror standard este, în mod firesc, numai cel al puterii. Dar, firește, eu nu am spus nimic. Dacă ești prins, dacă aș putea spune așa, între căpitan și marele vânt vestic, tăcerea este cea mai sigură dintre căile diplomatice. Mai mult de atât, eu îmi cunoșteam căpitanul. El nu vroia să știe ce gândeam. Comandanții de navă care își țin răsuflarea în fața tronurilor vânturilor ce domnesc asupra mărilor au o psihologie proprie, a cărei activitate este la fel de importantă pentru vas și pentru oamenii de la bord precum toanele schimbătoare ale vremii. De fapt, omul nu dă niciodată nici o para chioară pe ceea ce gândeam eu sau oricine altcineva de pe vaporul acela. Eu bănuiam că el se săturase deja de vremea aceea și că nu făcea altceva decât să pescuiască o sugestie. Mândria vieții lui era că nu risipise niciodată șansa unui vânt bun, oricât de violent, amenințător sau periculos ar fi fost. Așa cum bărbații legați la ochi se întrec pentru locul gol dintr-un gard viu, noi tocmai terminam o călătorie rapidă, splendidă, de la Antipozi, grăbindu-ne foarte tare să trecem prin Canal, pe o vreme pe cât de aspră îmi amintesc să fi avut vreodată, dar psihologia aceasta nu i-a permis să oprească vaporul, chiar și pe vânt bun, cel puțin nu la propria inițiativă. Dar, cu toate acestea, el simțea că în curând va trebui să facă ceva. Ar fi vrut ca sugestia aceasta să vină de la mine, pentru ca mai târziu, când problemele se vor fi sfârșit, să poată pune la îndoială soluția mea, cu spiritul său intransingent, și să plaseze vina pe umerii mei. Trebuie să fiu corect față de el și să spun că mândria de felul acesta era singura lui slăbiciune.

Însă nu a primit nici o sugestie de la mine. I-am înțeles psihologia. În plus, la vremea aceea, eu aveam propria rezervă de slăbiciuni (cea de acum este diferită) și printre ele se găsea și vanitatea de a fi remarcabil de priceput în ceea ce privește vremea de Vest. Ca să vorbim pe față, eu credeam că eram un geniu când venea vorba să-i citesc mintea marelui conducător al latitudinilor înalte. Îmi imaginam că puteam să discern deja apariția unei schimbări în dispoziția sa

regală. Și nu am spus decât:

— O să se însenineze o dată cu schimbarea de direcție a vântului.

— Oricine știe atâta lucru, s-a răstit el la mine, cu cea mai înaltă tonalitate a vocii.

— Înainte de întunecare vreau să spun, i-am strigat eu.

Asta e tot ce a scos de la mine. Înflăcărarea cu care a ascultat cuvintele mele mi-a dat măsura presiunii sub care el muncise.

— Foarte bine, a strigat el, cu o afectare de nerăbdare, de parcă ar fi cedat în fața unor lungi rugăminți stăruitoare. Bine. Dacă nu se petrece o schimbare până atunci, o să dăm jos trinca și o să-i băgăm capul sub aripă pe timpul nopții.

M-a uimit caracterul pitoresc al frazei, rostită la adresa unui vapor oprit ca să treacă printr-o furtună, trecându-i pe la piept val după val. Am văzut-o odihnindu-se în tumultul stihiilor ca o pasăre de mare care doarme pe valurile înfuriate, cu capul ascuns sub aripă, pe vreme aspră. În precizia sa imaginativă, în sinceritatea sentimentelor, cred că aceasta este una dintre propozițiile cele mai elocvente care a plecat de pe buzele unui om. Dar, în privința coborârii trincăi înainte de a-i băga capul sub aripă, aveam dubii serioase. Erau justificate. Bucata aceea de pânză foarte rezistentă a fost confiscată prin decretul arbitrar al vântului de vest, căruia îi aparțin viețile oamenilor și mecanismele pe care ei le mânuiesc între granițele regatului său. S-a pierdut în întregime în negura groasă, în sunetul unei explozii slabe, nelăsând în urma materiei sale viguroase nici măcar o singură fâșie, destul de mare cât să facă o mână de tifon pentru un elefant ră-nit, să zicem. Ruptă de grandee, dispărea în plutirea fumurie a norilor zdruncinați și zdrențuiți de schimbarea de direcție a vântului, ca un rotocol de fum. Pentru că schimbarea de direcție a vântului se produsese. De pe bolta haotică, soarele jos, dezvelit, trimitea cu furie luciri orbitoare, către o mare nețărmuită și tulburată, grăbindu-se către coastă. Am recunoscut promontoriul și ne-am uitat unul la altul în tăcerea uimirii mute. Fără să avem nici cea mai mică idee, ne deplasasem de-a lungul coastei insulei Wright și turnul acela, care căpăta o vagă nuanță de roșu în ceața sărată a vântului, era farul promontoriului Sf. Caterina.

Căpitanul și-a revenit primul din uimire. Ochii lui bulbucați s-au

retras treptat în orbite. După toate semnele, psihologia lui era foarte credibilă pentru un marinar de rând. Fusese scutit de umilința de a-și conduce nava în port pe vânt bun. Și, dintr-o dată, omul acela, care avea o fire foarte des-chisă și sinceră, a început să vorbească cu bună-credință, frecându-și mâinile maronii și păroase - mâinile unui mare maestru al mărilor:

— Hâh! E chiar zona unde credeam că ajunsesem.

Într-un fel, transparența și ingeniozitatea acelei înșelătorii, tonul afectat, indiciul mândriei deja umflate erau nemaipomenit de savuroase. Dar, de fapt, era una dintre surprizele cele mai mari pe care dispoziția înseninată a vântului de vest i-o făcuse unuia dintre curtenii săi cei mai desăvârșiți.

28

Vânturile din nord și sud sunt, așa cum am mai spus, doar mici prinți printre marile puteri ale mărilor. Nu au un teritoriu al lor, nu sunt vânturi domnitoare. Totuși, dinastiile domnitoare care au împărțit între ele apele lumii se trag din casele lor. Climatul întregii lumi se bazează pe întrecerea dintre vlăstarele ecuatoriale și polare ale acelei rase tiranice. Vântul de vest este regele cel mai măreț. Estul conduce între tropice. Ele au împărțit toate oceanele. Fiecare are geniul său de domnie supremă. Regele vestic nu se amestecă niciodată în sfera de influență recunoscută a fratelui său regesc. Este un barbar de tip nordic. Violent fără să fie dibace și furios fără să fie rău, ți l-ai putea imagina așezat cu deplină încredere în sine, cu o sabie cu două fețe pe genunchi, pe norii colorați și poleiți ai apusului, plecându-și capul cu o claie de bucle aurite, o barbă înflăcărată pe piept, impozant, colosal, cu membre puternice, cu o voce tunătoare, obrajii umflați și ochi albaștri fioroși, care îmboldesc viteza furtunilor sale. Pe celălalt, regele de est, regele apusurilor de soare roșii ca sângele, mi-l imaginez ca un sudic sobru, cu trăsături bine definite, întunecat la față și cu ochi negri, îmbrăcat în gri, stând drept în lumina soarelui, odihninduși chipul bine ras în palmă, impenetrabil, secretos, plin de șiretlicuri, extrem de fin, punând la cale agresiuni cu dibăcie.

Vântul de vest are încredere în fratele lui, regele climatului estic. ”Am dezbinat ceea ce am dezbinat”, pare el să spună în vocea sa morocănoasă, acest domnitor fără prihană, care aruncă mase enorme de nori pe cer ca un sportiv și azvârle talazurile Atlanticului departe, pe malurile Noii Lumi, pe promontoiile încărunțite ale bătrânei Europe, care ocrotește mai mulți regi și conducători pe corpul ei ridat și brăzdat decât toate oceanele de pe pământ împreună: ”Am dezbinat ceea ce am dezbinat și dacă în această lume eu nu am adus pace și odihnă, atunci lăsați-mă în pace! Lăsați-mă să joc quoits[3] cu vijelii ciclonice, aruncând discurile norilor rotitori și ale vârtejelor de aer de la un capăt al regatului meu mohorât: deasupra ma-rilor maluri sau

de-a lungul marginilor gheții de banchiză - prima cu un scop bine determinat în cotul Golfului Biscaya, cealaltă în fiordurile Norvegiei, de-a lungul Mării Nordului, de unde multe naționalități de pescari se uită atent în ochii mei furioși. Este momentul sportului regesc."

Iar stăpânul regal al marilor latitudini oftează din rărunchi, cu soarele la apus pe pieptul său și cu sabia cu două fețe pe genunchi, de parcă ar fi obosit de nenumăratele secole de domnie grea și întristat de aspectul neschimbat al oceanului de la picioarele sale - prin panorama nesfârșită a veacurilor viitoare, unde munca semănării de vânt și recoltarea vârtejurilor va continua până când regatul lui de ape vii se va transforma într-un ocean înghețat și nemișcat. Dar celălalt, dibace și nemișcat, frecându-și bărbia rasă între degetul mare și arătătorul mâinii sale slabe și trădătoare, își zice în sine, plin de viclenie: "Aha, fratele nostru din vest a căzut în regală melancolie. S-a săturat să se mai joace cu furtunile circulare și să tragă din tunuri mari și să desfacă flamuri groase de ceață, într-o petrecere nebunească, pe cheltuiala bieților, nefericiților săi supuși. Ei au parte de o soartă jalnică. Haideți să facem o incursiune în împărățiile barbarului acesta zgomotos, un raid minunat, de la Finisterre la Hatteras, să-i prindem pescarii pe nepregătite, zăpăcind flotele care au încredere în puterile lui și să aruncăm săgeți tainice în ficații oamenilor care îi curtează bunăvoința. El este, fără îndoială, un individ de nimic." și după puțin, în vreme ce vântul de vest meditează asupra vanității puterilor sale irezistibile, lucrul este gata înfăptuit, iar clima vestică se instalează deasupra Atlanticului de Nord.

Climatul prevalent în Atlanticul de Nord este tipic pentru maniera vântului de vest de a-și conduce regatul în care soarele nu apune niciodată. Atlanticul de Nord este inima unui mare imperiu. Dintre toate domeniile vântului de vest, este regiunea cea mai populată cu generații de vapoare frumoase și oameni destoinici. Aici au avut loc fapte eroice și realizări aventuroase, chiar în cetatea sa de domnie. Cei mai buni marinari din lume s-au născut și au crescut în umbra sceptrului său, învățând să-și manevreze vapoarele cu îndemânare și îndrăzneală, în fața treptelor tronului său. Aventuri nesăbuite, pescari muncind din greu, amirali pe atât de curajoși și înțelepți pe cât a cunoscut lumea au așteptat semnele cerului său de la vest. Flote de vapoare victorioase au fost atente la răsuflarea lui. A întors în palma lui escadroane de vapoare cu trei punți însemnate de război și a sfâșiat din pură plăcere pânza steagurilor fluturate în tradiția onoarei și a

gloriei. Este un bun prieten și un dușman periculos, nemilos față de vapoarele nedemne de a străbate mările și față de marinarii lași. În felul său regesc, el a nu a ținut seama, decât prea puțin, de viețile sacrificate de linia sa politică impulsivă. El e regele care-și poartă sabia cu două tăișuri în mâna dreaptă. Vântul de est, un intrus în domeniile climatului vestic, este un tiran cu chipul impasibil, care ține un pumnal ascuțit la spate, pregătit pentru o înjunghiere trădătoare.

În incursiunile sale în Atlanticul de Nord, vântul de vest se comportă ca un aventurier subtil și crud, care nu știe ce înseamnă onoarea sau corectitudinea. Am văzut cum, învăluindu-și fața slabă, cu trăsături bine definite, într-un strat subțire de nor dur și înalt, ca un șeic ofilit, prădător al mărilor, oprea caravane lungi de vapoare, până la trei sute sau mai multe, chiar la porțile Canalului Englez. Iar cel mai rău lucru era că nu stabilise nici o răscumpărare prin care să-i satisfacem lăcomia. Pentru că, orice rău ar plămădi vântul năvalnic de est, îl face numai pentru a-l ofensa pe fratele său regal din vest. Am privit fără speranță încăpățânarea sură, sistematică, cu ochi cenușii, a climatului de vest, în timp ce rațiile scurte erau la ordinea zilei, iar ciupitura foamei de sub osul pieptului devenea tot mai familiară pentru fiecare dintre marinarii din flota reținută. Fiecare zi adăuga încă puțin la numă-rul nostru. În mănunchiuri, cete și grupuri tot mai mari, ne a-runcam într-o parte și-n alta în fața porții închise. Și, între timp, vapoarele cu destinația un port străin treceau alergând printre rândurile noastre umilite, cu toate pânzele pe care le puteau arbora. Eu cred că vânturile vestice îndepărtează vapoarele de casă, în speranța răuvoitoare că ele își vor găsi un sfârșit prematur și că nu se va mai auzi niciodată de ele. Șeicul jefuitor a blocat ruta comercială a pământului vreme de șase săptămâni, în timp ce domnul nostru vasal, vântul de vest, dormea profund, ca un Titan obosit, sau rămânea pierdut într-o dispoziție de lenește tristețe, cunoscută numai de naturile sincere. Spre vest, totul era nemișcat, priveam în van spre fortăreața lui: regele dormea în continuare atât de a-dânc, că l-a lăsat pe fratele său jefuitor să-i fure chiar mantia de nori purpurii, tiviți cu aur, de pe umerii încovoiați. Oare ce se întâmplase cu tezaurul orbitor de bijuterii regale etalate la sfârșitul oricărei zile? Au plecat, au dispărut, s-au făcut nevăzute, au fost luate fără a lăsa în urmă măcar o centură de aur sau strălucirea unei singure raze de soare pe cerul de seară! Zi după zi, printr-un strat rece de ceruri, la fel de golașe și sărace precum interiorul unui seif jefuit, un soare lipsit de raze și prădat se furișa rușinat, fără pompă sau spectacol, ca să se ascundă

grabnic sub ape. Dar regele continua să doarmă sau își deplângea vanitatea măreției și puterii sale, în timp ce intrusul cu buze subțiri lăsa amprenta spiritului său rece și implacabil asupra cerului și mărilor. La începutul fiecărei zile, soarele ce se ridica pe bolta cerească se strecura printr-un șuvoi purpuriu, luminos și sinistru, ca sângele vărsat de corpurile cerești ucise în timpul nopții.

În exemplul acesta, instrusul răuvoitor a blocat drumul vreme de șase săptămâni neîntrerupt, stabilindu-și metodele administrative tipice deasupra regiunii cea mai bună a Atlanticului de Nord. Părea că climatul vestic venise să rămână de-a pururi sau, cel puțin, până când noi, cei din flota oprită, muream toți de foame - muream de foame sub ochii, cum aș putea zice, multora și destul de aproape de a atinge inima generoasă a imperiului. Eram acolo, punctând cu pânzele noastre albe, uscate, duritatea albastră a mării adânci. Eram acolo, un grup tot mai mare de vapoare, fiecare ducându-și greutatea de cereale, de lemn, lână, piei și chiar portocale, pentru că în grupul nostru erau o goeletă sau două care întârziaseră. Eram acolo, în primăvara aceea memorabilă a unui an de la sfârșitul celei de-a opta decade, deplasându-ne de colo-colo, zăpăciți de fiecare urmă și cu proviziile împuținate, din care nu au mai rămas decât resturi de lădițe cu pâine și rămășițe de butoiașe cu zahăr. Stătea în firea vântului de est să supună corpurile marinarilor nevinovați la chinurile foamei, în timp ce le corupea sufletele simple printr-o exasperare care conducea la izbucniri de blesfemii la fel de înflăcărate precum apusurile roșii ca sângele. Urmau apoi zile cenușii, sub acoperământul norilor înalți și nemișcați, ce păreau ciopliți într-o lespede de marmură de culoarea cenușii. Și fiecare dintre apusurile acelea înfometate, haine ne făcea să strigăm blesteme la adresa vântului de vest, chiar și în dispoziția sa învăluită în cea mai groasă ceață, ca să se trezească și să ne redea libertatea, măcar și numai ca să gonim înainte și să lovim prora vaporului chiar de pereții caselor noastre inaccesibile.

29

În atmosfera climatului din est, la fel de străveziu ca o bucată de cristal și de refractantă ca o prismă, vedeam nu-mărul înfricoșător de mare al grupului nostru neajutorat, chiar și pe cei care în condiții mai normale ar fi rămas invizibili, cu pânzele lăsate mai jos de orizont. Vântul de est are o plăcere răutăcioasă de a spori pătrunderea privirii noastre, poate să ne permită să vedem mai bine umilința perfectă, neajutorarea captivității noastre. În general, climatul estic este senin și as-ta e tot ce se poate spune despre el - aproape supranatural de senin atunci când vrea el, dar, oricare ar fi dispoziția lui, natura sa rămâne puțin stranie. Are o duplicitate care este capabilă să înșele chiar și un instrument științific. Nici un barometru nu ar putea să ne avertizeze de apropierea unei furtuni estice, oricât de umedă ar fi. Ar fi un lucru nedrept și ingrat dacă aș spune că barometrul este o invenție stupidă. Pur și simplu, tertipurile vântului de est sunt prea mult pentru onestitatea sa fundamentală. După ani și ani de experiență, instrumentul cel mai de încredere de acest fel care a mers pe mare înșurubat de peretele despărțitor al cabinei va fi determinat, aproape invariabil, să stârnească ingenuitatea diabolică a climei estice, chiar în momentul în care clima estică, lepădându-se de metodele sale de cruzime dură, uscată, impasibilă, contemplă înecarea a ceea ce a mai rămas din spiritul tău în torente de ploaie ciudat de rece și șocantă. Furtunile cu grindină și zloată care urmează fulgerelor de la finalul unei vijelii vestice sunt destul de reci și amorțite, și înțepătoare și crude. Dar când devine umedă, clima uscată din est pare să trimită averse otrăvite asupra capetelor noastre. Este un fel de ploaie torențială monotonă, persistentă, copleșitoare, a cărei putere nu slăbește nicicând, care îți îmbolnăvește inima și deschide o prevestire groaznică. Iar toanele furtunoase ale climei vestice se conturează negre pe cer, cu o întunecare ciudată și uimitoare. Vântul de vest atârnă perdele grele de ceață și stropi asupra privirilor noastre, dar intrusul estic al mărilor înguste, o dată ce și-a adunat curajul și cruzimea până la punctul unei furtuni, îți scoate ochii, îi scoate de tot,

te face să te simți orb pe viață pe un țărm în bătaia vântului. Și vântul aduce zăpadă, la rândul său.

Din inima lui neagră și nemiloasă, aruncă o perdea albă, orbitoare, asupra vapoarelor de pe mare. Are mai multe caracteristici vulgare și la fel de puțină conștiință ca un prinț italian din secolul al șaptesprezecelea. Când pleacă în expedițiile sale nelegiuite, poartă ca armă, sub pelerina neagră, un pumnal. Simplul indiciu al apropierii sale îngrozește orice ambarcațiune aflată pe mare, de la pescadoare, la vapoare cu patru catarge, care recunosc dominația vântului de vest. Chiar și în dispoziția sa cea mai curtenitoare, el inspiră teama de trădare. Am auzit mai bine de o sută douăzeci de vinci de ancoră sărind ca unul singur și trimițând zgomote zornăitoare în miezul nopții, umplând dealurile din sudul și sud-estul An-gliei cu un sunet panicat de ancore care erau trase afară din pământ și rupte în repezeală la primul indiciu al apropierii sale.

Din fericire, curajul îl lasă adesea: suflarea lui nu se îndreaptă niciodată spre casă, nu cade pe coastele noastre expuse. Nu are caracterul neînfricat al fratelui său.

Firile celor două vânturi care împart domeniile marilor oceane sut fundamental diferite. E ciudat că vânturile pe care oamenii sunt predispuși la a le caracteriza drept capricioase rămân fidele naturii lor în toate regiunile variate ale lumii. De exemplu, pentru noi, cei de aici, vântul de est străbate un mare continent, măturând blocul cel mai mare de pământ solid de pe lumea aceasta. Pentru coasta australiană de est, vântul de est este al oceanului, care străbate cel mai mare bazin de apă de pe glob, dar, cu toate acestea, ici-colo, caracteristicile sale sunt aceleași, cu o consistență stranie în tot ce este abject și mârșav. Membrii dinastiei vântului de vest sunt mo-dificați într-un fel de regiunile pe care le conduc, așa cum un Hohenzollern, fără a înceta să fie el însuși, devine român prin virtutea tronului său sau cum un Saxa-Coburg învață să îmbrace haina frazei bulgare pe propriile gânduri, oricare ar fi acelea.

Pentru că el este un mare autocrat și, pentru a fi un mare autocrat, trebuie să fii un mare barbar, domnia autocrată a vântului de vest, fie la patruzeci de grade nord, fie patruzeci de grade sud de ecuator, e caracte-rizată de o nesăbuință deschisă, generoasă, sinceră, barbară. Eu am fost prea bine modelat de domnia lui ca să nutresc acum

gândul rebeliunii în inimă. Mai mult de atât, ce înseamnă o rebeliune între cei patru pereți ai unei camere împotriva domniei furtunoase a vântului de vest? Eu rămân fidel memoriei marelui rege ce purta într-o mână sabia cu două tăișuri, iar cu cealaltă împărțea recompense de curse zilnice frumoase și călătorii celebre prin rapiditatea lor acelora dintre curteni care știau să aștepte atenți fiecare semn al dispoziției sale secrete. Așa cum credeam noi, oamenii de ape adânci, întotdeauna, el făcea ca un an din trei să fie destul de plin de viață pentru toți cei care aveau afaceri pe Atlantic sau mai jos, de-a lungul longitudinii de patruzeci de grade din Oceanul de Sud. Erai nevoit să accepți și binele, și răul și nu se poate nega că el se juca nesăbuit cu viețile și averile noastre. Dar, la urma urmei, rămânea întotdeauna un rege mare, capabil să conducă apele nesfârșite unde, vorbind în termeni stricți, oamenii n-ar fi putut veni cu nici un fel de afaceri, decât cu mult curaj.

Curajoșii n-ar trebui să se plângă. Un simplu comerciant n-ar trebui să bombăne din cauza taxelor percepute de un rege măreț. Uneori, măreția lui era foarte copleșitoare, dar, chiar și când trebuia să-l sfidezi în mod deschis, ca atunci când ne îndreptam spre casă dinspre Indiile de Est, aflându-te pe malurile Agulhas, sau când ne îndreptam spre un port străin, în jurul lui Horn, trimitea multe lovituri înțepătoare (drept în față) și trebuia să ai grijă să nu te clatini prea tare. Și, la urma urmei, dacă îți arătai măcar fața, blândul barbar te lăsa să te lupți ca să-ți continui drumul pe lângă treptele tronului său. Din când în când doar, sabia se cobora și cădea câte un cap. Dar, dacă se întâmpla să cadă chiar al tău, pu-teai fi sigur de funeralii impresionante și de un mormânt spațios, generos.

Astfel este regele în fața căruia căpeteniile vikinge își plecau capul și pe care vapoarele moderne și somptuoase cu aburi îl sfidează fără teamă de pedeapsă de șapte ori pe săptămână. Și, cu toate acestea, era pur și simplu vorba de sfidare, nu de victorie. Minunatul barbar stă pe tron, în mantia sa de nori tivită cu aur, privind de pe înălțimi marile vapoare care alunecă de parcă ar fi niște jucării mecanice pe mările lui și oamenii care, înarmați cu foc și fier, nu mai sunt nevoiți să urmărească cu atenție cel mai mic semn al dispoziției sale regale. Nu este respectat, dar el și-a păstrat toate forțele, întreaga splendoare și mare parte din putere. Însuși timpul, care clatină toate tronurile, este de partea acestui rege. Sabia din mâna lui rămâne la fel de tăioasă pe ambele părți, iar el poate la fel de bine să joace în continuare jocul

regal de quoits cu uragane, pe care le aruncă de pe continentul de republici pe continentul de regate, cu siguranța că atât noile republici, cât și vechile regate, flacăra focului și puterea fierului, cu ge-nerațile lor nenumărate de bărbați curajoși se vor transforma în țărână și vor muri, și vor fi uitați înainte ca domnia lui să se sfârșească.

30

Estuarele râurilor trezesc emoții puternice în imaginațiile aventuroase. Ele nu sensibilizează întotdeauna prin farmec, pentru că există estuare de o urâțenie deosebit de dezolantă: șesuri, limbi de pământ noroios, sau poate dealuri de nisip golașe, cărora le lipsește frumusețea formelor sau un aspect agreabil, acoperite de vegetație săracă și urâtă, care dă o impresie de sărăcie și inutilitate. Uneori, asemenea urâțenie nu este decât o mască repugnantă. Un râu al cărui estuar seamănă cu o întrerupere într-un rampant de nisip poate curge chiar printr-o țară foarte fertilă. Dar toate estuarele marilor râuri au fascinația lor și atractivitatea unui portal deschis. Apa este prietenoasă cu omul. Oceanul, partea Naturii care, în neschimbarea și maiestatea puterii sale, a fost mutat la cea mai mare depărtare de spiritul omenirii, a fost întotdeauna un prieten al națiunilor întreprinzătoare ale pământului. Și, dintre toate stihiile, el este cel în care oamenii au fost întotdeauna predispuși să se încreadă, de parcă imensitatea sa ascundea o răsplată la fel de mare ca el însuși.

Din larg, estuarul deschis promite orice câștig pe care aventurierii îl pot spera. Drumul deschis în fața oricărui plan și a curajului îl invită pe exploratorul țărmurilor să facă noi eforturi pentru a-și materializa așteptările. Comandantul primei galere romane trebuie să fi privit estuarul Tamisei extrem de concentrat, în timp ce întorcea prora în formă de cioc a navei sale spre vest, sub sprânceana promontoriului nordic. Tamisa nu are un estuar frumos, nu are trăsături frumoase și nici grandoarea romantică a aspectului sau o amabilitate jovială. Dar este larg deschis, spațios, tentant, ospitalier la prima vedere, cu un straniu aer de mister, care persistă până în ziua de astăzi. Fără îndoială că navigarea vasului lui a captivat atenția tuturor romanilor, în liniștea unei zile de vară (el își alegea singur vremea), când unicul șir de vâsle (era o galeră simplă, nu o triremă) cădea în cadență ușoară asupra unei perdele de apă ce părea un geam, pentru că reflecta fidel forma clasică a vasului și conturul țărmului singuratic, ce

se închidea pe brațul drept. Presupun că a căutat pământul și a trecut prin ceea ce acum poartă numele de Drumurile Margate, bâjbâindu-și cu grijă drumul de-a lungul bancurilor ascunse de nisip, ale căror cozi și limbi de pământ au în zilele de astăzi propriul far sau geamandură. Trebuie să fi fost foarte nerăbdător, deși, fără îndoială, culesese dinainte, pe malurile galilor, o mulțime de informații, vorbind cu aventurierii, comerciații, pescarii, vânzătorii de sclavi, pirații - tot felul de oameni legați de mare neoficial, de o manieră mai mult sau mai puțin respectabilă. Ar fi auzit de canale și bancuri de nisip, de trăsături naturale ale pământului folositoare reperelor costiere sau de sate și triburi și tipuri de schimb în natură și despre precauțiile pe care ar fi trebuit să le ia: cu poveștile instructive despre căpeteniile native, vopsite mai mult sau mai puțin în albastru, ale căror înclinații către lăcomie, ferocitate sau amabilitate trebuie să-i fi fost prezentate cu talentul limbii pline de viață, care pare legată în mod natu-ral de tenebrele caracterului uman sau de nesăbuința toanelor. O dată ce acest fel de hrană picantă era asigurată pentru gândurile lui neliniștite, atent la străini, sălbăticiuni ciudate, întoarceri stranii ale fluxului, el își croia cel mai bun drum în urcarea lui, un marinar militar, care ține la coapsă o sabie scurtă și poartă pe cap un coif de bronz, postcăpitanul pionier al unei flote imperiale. Mă întreb dacă tribul care locuia pe insula Thanet avea predispoziții feroce și era gata să se năpustească cu bâte garnisite cu pietre și lănci de lemn întărite în foc pe spinările marinarilor încrezători.

Printre marile fluvii comerciale ale acestor insule, cred că Tamisa este singurul deschis sentimentelor romantice, pentru că, la vederea muncii umane și auzind sunetele muncii harnice a oamenilor, nu coboară pe malurile sale chiar până la mare, distrugând impresia de vastitate misterioasă, datorată configurației malului. Golful larg al superficialei Mări a Nordului trece treptat în forma îngustată a râului. Dar sentimentul apei deschise acompaniază vaporul care cârmește spre vest vreme îndelungată, printr-unul dintre coridoarele luminate și cu geamandură ale Tamisei, cum ar fi Canalul Reginei, Canalul Prințului, Canalul de Patru Stânjeni sau coborând din nord prin Swim. Năvala fluxului galben îl grăbește, de parcă l-ar conduce spre necunoscut, între liniile greu deslușite ale coastei. Pământul acesta nu are trăsături speciale, nu are semne terestre izbitoare, celebre în toată lumea. Nu am văzut nimic atât de deosebit încât să vă povestesc despre cele mai mari aglomerări de oameni de pe pământ, care locuiesc nu mai departe de cinci sau douăzeci de mile, unde soarele

apune într-o flacără de culoare, ce arde pe un fundal auriu, iar țărmurile întunecate, joase, tind unul către celălalt. Iar în marea tăcere, bubuitul adânc și greu deslușit al tunurilor dimensionate ce erau testate la Shoeburryness plutește deasupra lui Nore - un loc istoric păzit de unul dintre gardienii aleși ai Angliei.

31

Nisipul din Nore rămâne acoperit de ape superficiale și nevăzut privirii omului. Dar numele Nore invocă viziuni de evenimente istorice, de bătălii, flote și rebeliuni, de veghere și strajă ținute asupra marii inimi tremurătoare a statului. Punctul acesta ideal al estuarului, acest centru al amintirilor, este marcat pe întinsul oțel gri al apei de un far plutitor vopsit în roșu, care, de la câteva mile depărtare, seamănă cu o jucărioară ieftină și ciudată. Îmi amintesc când, urcând pe râu pentru prima oară, am fost surprins de dimensiunea mică a obiectului acela plin de viață, o picătură stacojie pierdută în imensitatea de nuanțe cenușii. Am tresărit, de parcă ar fi fost necesar ca farul principal al rutelor navigabile din cel mai mare oraș de pe pământ să prezinte proporții impozante. Și, iată, verga de contraradă maronie a unei șalupe o ascundea pe de-a-ntregul de privirile mele!

Venind dinspre est, culorile aprinse ale farului plutitor care marchează partea de râu încredințată comenzii unui amiral (comandantul-șef din Nore) accentuează tristețea și marea lățime a estuarului Tamisei. Dar, în curând, traseul vaporului deschide intrarea în Medway, cu propriile nave militare acostate în șir, și debarcaderul lung de lemn din portul Victoria, cu cele câteva clădiri joase ale sale, care par că alcătuiesc începutul unei colonii încropite în grabă, pe un țărm sălbatic și neexplorat. Faimoasele șlepuri ale Tamisei sunt grupate în mănunchiuri maronii pe apă, părând niște păsări ce plutesc pe un iaz. Pe întinsul impozant al marelui estuar, traficul din portul în care se realizează o parte atât de mare din activitatea și gândirea pământului devine nesemnificativ, împrăștiat, se îndepărtează în fâșii înguste de vapoare care se deplasează în șir indian spre est, prin diferitele canale na-vigabile pe care le marchează farurile plutitoare din Nore. Traficul de coastă înclină mai mult spre nord, vapoarele de apă adâncă cârmesc spre est cu o înclinare sudică, printre Downs, spre capetele cele mai îndepărtate ale lumii. În extinderea țărmurilor care se pierd în distanțele cenușii și învăluite în fum, nețărmurirea mărilor primește

flota comercială pe care Londra o trimite la schimbarea fluxului. Se urmează unele pe altele, ținându-se foarte aproape de țărmul Essex. La fel ca mărgelele unui rozariu, povestite de armatorii cu aparență de oameni de afaceri pentru marele profit al lumii, ele alunecă una câte una în nețărmurire, în timp ce în largul mării, vapoarele care se întorc acasă venind de sub orizontul maritim fie singure, fie în grupuri, închizând gura râului între Orfordness și promontoriul de nord. Converg toate mai sus de Nore - pata caldă de roșu, pe fundalul tonurilor de cenușiu și gri, cu țărmurile care, în depărtare, se îndreaptă împreună spre vest precum laturile unui canal enorm. Gura de vărsare a Tamisei în mare este dreaptă și, o dată ce au trecut de Sheerness, malurile sale par lipsite cu desăvârșire de locu-itori, cu excepția mănunchiului de case care formează Sout-hend sau a unui debarcader ici-colo, unde navele cu țiței își lasă încărăturile periculoase, iar petrolierele în care se depozitează gazul, joase și rotunde, cu acoperișuri ușor bombate, se arată pe deasupra marginii de țărm, de parcă ar fi un sat de colibe central-africane imitate în fier. Mărginită de limbile negre și lucioase de pământ noroios, mlaștina monotonă continuă mile în șir. Departe, în fundal, pământul se ridică, închizând priveliștea cu o pantă continuă de lemn, formând în zare un parapet nesfârșit acoperit de mulți arbuști.

Apoi, la turnura discretă a promontoriului Lower Hope, mănunchiuri de hornuri de uzine încep să se zărească distinct, înalte și subțiri, deasupra șirurilor pitice de fabrici de ciment din Gray și Greenhithe. Aruncându-și în tăcere fumul în aer, spre flacăra mare a unui apus minunat, ele conferă scenei un aer industrial și vorbesc de muncă, manufactură și comerț așa cum frunzele de palmier de pe malurile de coral ale insulelor îndepărtate vorbesc despre eleganța, frumusețea și vigoarea luxuriantă a vegetației tropicale. Casele din Gravesend se îngrămădesc pe plajă cu un efect tulburător, de parcă ar fi căzut întâmplător din vârful dealului, în spate. Acolo ia sfârșit monotonia țărmului Kentish. O flotă de vapoare cu aburi se află ancorată în fața diferitelor debarcadere. O turlă de biserică îți sare în ochi, prima care se vede bine atunci când vii dinspre mare. Are o eleganță meditativă, senină-tatea formei frumoase ce se înalță deasupra dezordinii haotice a caselor oamenilor. Dar, de partea cealaltă, pe coasta uniformă dinspre Essex, un edificiu deformat și dezolant, o grămadă mare de cărămizi cu multe ferestre, cu un acoperiș din plăci de ardezie, mai inaccesibil decât o pantă alpină, se înalță deasupra meandrelor cu urâțenia sa monstruoasă, cea mai înaltă și grea clădire pe o rază de

câteva mile, ceva ce seamănă cu un hotel, cu un conac de apartamente (toate de închiriat), exilat în câmpurile acestea de pe o stradă din Kensingtonul de vest. Chiar după colț, dacă aș putea spune așa, pe un debarcader făcut din blocuri de piatră și grămezi de lemne, un catarg alb, subțire ca un fir de pai și traversat de o vergă ce seamănă cu un ac de cusut, fluturând semnalele de steag și balon, stă de strajă deasupra unui set de porți ale docurilor. Vârfurile de catarg și capetele coșurilor de fum se arată din spatele rândurilor de acoperișuri stricate din fier. Aceasta este intrarea spre docul Tilbury, cel mai nou dintre toate docurile Londrei, cel mai apropiat de mare.

Între casele îngrămădite din Gravesend și grămada monstruoasă de cărămizi roșii de pe țărmul Essex, vaporul este lăsat în voia râului cu larghețe. Aluzia aceea de singurătate, sufletul mării care-l însoțise până la promontoriul Lower Hope Reach, îl abandonează la întorsătura primului cot de mai sus. Aroma sărată și înțepătoare a dispărut din aer, împreună cu sentimentul de deschidere spațială nelimitată, liberă dincolo de pragul bancurilor de nisip de mai jos de Nore. Apele mării depășesc în goana lor Gravesendul, împiedicându-se de marile geamanduri de acostare așezate de-a lungul feței orașului, dar libertatea mării încetează subit acolo, predând fluxul sărat nevoilor, șiretlicurilor, invențiilor oamenilor muncitori. Cheiuri de debarcare, locuri de acostare, porți ale docurilor, scări la-terale apelor se urmează unele pe altele în mod continuu chiar până la Podul Londrei, iar zumzetul muncii oamenilor umple râul de o notă amenințătoare, bolborosită, ca o furtună fără vânt, care continuă la ne-sfârșit. Căile navigabile, atât de frumoase la suprafață și late în străfunduri, curg împiedicate de cărămizi, mortar și pietre, de lemn înnegrit, sticlă murdară și fier ruginit, acoperit cu șlepuri negre, puse în mișcare cu vâsle și elice, supraîmpovărate de măiestrie, atârnate de prea multe lanțuri, supraumbrite de pereții care lasă o trecătoare abruptă pentru pat, umplute de o ceață de fum și praf.

Întinderea Tamisei dintre Podul Londrei și până la docurile Albert este pentru alte țărmuri de porturi fluviale ceea ce o pădure virgină ar fi pentru o grădină. Este ceva ce a crescut de la sine, nu a fost creat. Prin aspectul haotic, variat și impenetrabil al clădirilor care se întind de-a lungul malu-rilor, dar nu în vederea unui țel planificat, ci ca și cum ar fi răsărit accidental, în urma unor semințe împrăștiate. Ca și creșterea încurcată a tufișurilor și plantelor agățătoare care învăluie adâncimile tăcute ale unei sălbăticii neexplorate, ele ascund adâncimile vieții

infinit variate, vi-guroase, clocotitoare. În alte porturi fluviale nu se întâmplă la fel. Ele sunt deschise față de fluviile lor, cu cheiuri ca niște luminișuri late, cu străzi ca niște bulevarde tăiate în lemn gros pentru a facilita comerțul. În momentul acesta, mă gândesc la porturile fluviale pe care le-am văzut - la Antwerp, spre exemplu, la Nantes, la Bordeaux sau chiar la vechiul Rouen, unde paznicii de noapte ai vapoarelor, cu coatele pe traversă, privesc lung la vitrinele magazinelor și cafenelele luminoase și la publicul care intră și iese de la operă. Dar Londra, cel mai vechi și mai important dintre porturile fluviale, nu are cheiuri deschise nici măcar o sută de iarzi în partea frontală a fluviului. Malul londonez este întunecat și impenetrabil în timpul nopții, ca liziera unei păduri. Este malul-malurilor, unde se poate zări numai un singur aspect din viața lumii, și pe marginea cursului acestei ape muncește un singur tip de oameni. Pereții întunecați par să sară chiar din noroiul pe care s-au împotmolit șlepurile. Iar aleile înguste care coboară spre țărm seamănă cu potecile de arbuști striviți și pământ surpat, unde vânatul mare vine să se adape de pe malul râurilor tropicale.

Dincolo de dezvoltarea malurilor londoneze, docurile se împânzesc nebănuite, liniștite și pașnice, pierdute printre clădiri ca niște lagune întunecate, ascunse într-o pădure densă. Rămân ascunse în dispunerea complicată a caselor, cu câteva bare de vârf de catarg ici-colo, întrecând în înălțime acoperișul unui depozit de patru etaje.

Îmbinarea acoperișurilor și a vârfurilor, a pereților și capetelor de verge de catarg este ciudată. Îmi amintesc că am înțeles incongruența acestei relații în mod practic. Eram căpitanul unui vapor bun, care tocmai acostase cu o încărcătură de lână de la Sydney, după o călătorie de nouăzeci de zile. De fapt, nu ne întorseserăm de mai mult de o jumătate de oră și nu legasem vaporul de pilonii de piatră dintr-un chei foarte îngust din fața unui depozit semeț. Un bătrân cu favoriți cenușii până sub bărbie și nasturi de alamă pe jacheta de pilot se grăbea de-a lungul cheiului, strigându-mi vaporul pe nume. Era unul dintre oficialii aceia numiți șefi de staționare, nu cei care ne ancoraseră, ci un altul, care se părea că fusese ocupat cu asigurarea unei nave, de partea cealaltă a docului. Puteam să-i văd de la depărtare ochii albaștri și duri, privindu-ne fix, de parcă ar fi fost fascinat, cu un fel de concentrare ciudată. Mă întrebam ce găsise vrednicul acela câine de mare de criticat în angrenajul vaporului meu. Și eu, la rându-mi, priveam în sus nervos. Nu vedeam nimic în

neregulă acolo. Dar poate că marinarul acela pensionat nu făcea decât să admire ordinea perfectă de sus, mă gândeam eu cu mândrie secretă, pentru că un căpitan de vas este responsabil cu aspectul navei sale și, cât privește condiția sa exterioară, el este ținta laudelor sau învinovățirii. Între timp, bătrânul lup de mare (”fost căpitan de coastă”, era scris mare, pe toată ființa lui), venise șontâc-șontâc la mine în cizmele lui scofâlcite și lucioase și, fluturând un braț scurt și gros ca înotătoarele unei foci, încheiat cu o gheară roșie ca o friptură negătită, se adresă la pupa cu o voce înăbușită, slabă, clocotitoare, de parcă avea permanent în gât fiecare fir din ceața care învăluise Marea Nordului pe întinsul vieții lui:

— Întoarce-le, domnule secund! a spus el. Dacă nu te uiți bine, o să-ți treacă zburătorul prin ferestrele depozitului acela de colo într-o clipă!

Era unica țintă a interesului lui față de vergele minunate ale acestui vapor. Recunosc că pentru o vreme strania asociere de capete de verge și geamuri m-a lăsat mut. Capătul unei verge nu te ducea deloc cu gândul la spargerea unui geam, numai dacă, într-adevăr, erai un șef de staționare experimentat dintr-unul din docurile londoneze. Bătrânul acesta își făcea mica parte din munca acestei lumi cu eficiența cuvenită. Ochii mici și albaștri văzuseră pericolul de la depărtare de mai mulți iarzi. Picioarele reumatice, obosite din cauza balansării corpului acela îndesat mulți ani la rând, pe punțile vapoarelor mici, și îndurerate de mile de mers greoi pe dalele de piatră de pe marginea docului, se grăbiseră la timp să prevină o catastrofă ridicolă. Mă tem că i-am răspuns supărat, ca și cum aș fi știut totul despre asta dinainte:

— Bine! Bine! Nu pot să fac totul deodată.

A rămas pe aproape, mormăind pentru sine până când vergele fuseseră coborâte din ordinul meu, iar el și-a ridicat din nou vocea cețoasă, groasă:

— Nimic nu se face prea curând! a observat el cu o privire critică spre latura foarte înaltă a depozitului. Ai o jumătate de liră în buzunar, domnule secund. Ar trebui să fii mereu atent la ferestre înainte să începi să înfrunți cheiul cu vaporul tău.

A fost un sfat bun. Dar nu te poți gândi la toate sau să prevezi contactele unor lucruri care par la fel de îndepărtate unele de altele ca

stelele și vârfurile de catarg.

32

Priveliștea vapoarelor acostate în câteva dintre docurile cele mai vechi din Londra mi-a sugerat întotdeauna imaginea unui cârd de lebede ținute în curțile inundate ale unor sumbre case închiriate. Netezimea pereților ce înconjoară lacul întunecat pe care ele plutesc scoate în evidență minunat eleganța fluentă a liniilor pe care este construită carcasa unui vapor. Iuțeala acestor forme, menite să înfrunte vânturile și oceanele, face, prin contrast cu marile grămezi de cărămizi, ca lanțurile și cablurile cu care sunt andocate să pară foarte necesare, de parcă mai puțin de-atât nu le-ar putea împiedica să se ridice deasupra, peste acope-rișuri. Cea mai mică rafală de vânt, ce se strecoară pe la colțurile clădirilor din doc, îi stârnește pe acești prizonieri încătușați pe țărmuri rigide, de parcă sufletul unui vapor este nerăbdător să fie pus în lanțuri. Carcasele cu catarge, ușurate de încărcătura lor, se neliniștesc la cel mai mic indiciu de libertate a vântului. Oricât de strâns ar fi acostate, ele hoinăresc puțin în locurile lor de andocare, legănând imperceptibil ansamblurile spiralate de parâme și verge. Poți să le detectezi nerăbdarea privind oscilațiile vârfurilor de catarge, în contrast cu gravitatea nemișcată, lipsită de suflet a mortarului și a pietrelor. Pe măsură ce treci pe lângă fiecare prizonier deznădăjduit legat de chei, zgomotul scârțâit, ușor, al tranchetelor de lemn pare un mormăit supărat. Dar, la urma urmei, poate e mai bine pentru vapoare să treacă printr-o perioadă de reținere și odihnă, după cum restricțiile și introspecția inactivității pot face bine unui suflet nesupus - nu că aș vrea să spun, într-adevăr, că vapoarele nu sunt supuse, ci, din contră, ele sunt creații credincioase, după cum pot depune mărturie atâția bărbați, iar fidelitatea este o restricție importantă, legătura cea mai puternică care este impusă încăpățânării vapoarelor și oamenilor pe globul acesta de pământ și mare.

Intervalul de sclavie în docurile din jurul perioadei de viață a fiecărui vapor, cu sentimentul datoriei împlinite, făcea parte efectiv din angrenajul acestei lumi. Docul este scena a ceea ce lumea ar putea

considera cea mai serioasă parte din viața ușoară, atletică, oscilantă, a unui vapor. Dar există docuri și docuri. Unele dintre ele sunt de o urâțenie înfricoșătoare. Nici caii sălbatici n-ar scoate de la mine numele unui anumit râu din nord al cărui estuar strâmt este neprimitor și periculos și ale cărui docuri sunt ca un coșmar de tristețe și nefericire. Țărmurile lor dezolante sunt înțesate de structuri enorme de lemn, asemenea unor eșafoade, ale căror capete semețe sunt învăluite periodic de noaptea infernală și curajoasă a unui nor de praf de cărbune. Ingredientul cel mai important pentru a pune în funcțiune mecanismul lumesc este cel distribuit acolo în condițiile tratării vapoarelor neajutorate cu mare cruzime. Închise în circuitele dezolante ale acestor bazine, ai putea crede că vapoarele se ofilesc și mor ca păsările închise în cuști murdare. Poate din cauza fidelității sale față de om, un vapor poate să reziste la foarte multe manevre greșite. Totuși, am văzut și vapoare care ieșeau din anumite docuri ca un prizonier care iese din temniță pe jumătate mort, murdare, copleșite, îmbrăcate cu totul în praf, ai căror oameni își roteau globurile albe ale ochilor pe fețe negre și îngrijorate, ridicate către un cer care, în aspectul său fumuriu și murdar, părea să reflecteze aerul sordid al pământului de mai jos. Totuși, un lucru s-ar putea spune despre docurile din portul din Londra de pe ambele maluri ale râului: în ciuda plângerilor despre echipamentul insuficient, a regulilor lor absolute, de eșecul (se spune) expedierilor rapide, nici un vapor nu a trebuit să iasă vreodată pe porțile docului într-o stare vecină cu leșinul. Londra este un port general de încărcare, așa cum se cuvine în cazul celei mai mari capitale a lumii. Porturile generale de încărcare aparțin unei aristocrații a locurilor comerciale ale lumii și Londra are, cât privește această aristocrație, o fizionomie specială.

Absența pitorescului nu poate fi pusă în seama docurilor care se deschid spre Tamisa. În ciuda tuturor comparațiilor mele cu lebede și curți ale caselor, nu se poate nega că fiecare doc sau grup de docuri de-a lungul laturii nordice a râului are propriul farmec. Începând de la micul și tihnitul doc Sf. Caterina, care își continuă existența, umbrit și rece ca un iaz liniștit între piscuri stâncoase, înconjurat de docurile londoneze venerabile și înduioșătoare, care nu au nici măcar un singur grilaj în împrejurimile sale, și în aroma mirodeniilor care plutește încă în atmosfera dintre depozite, cu celebrele sale pivnițe de vin - jos, în interesantul grup de docuri India de Vest, frumoasele docuri de la Blackwell, dincolo de intrarea Galleons Reach a docurilor Victoria și Albert, chiar în vasta întunecime a marilor bazine din Tilbury, fiecare

dintre locurile acestea de arest al vapoarelor are fizionomia sa specială, expresia sa. Iar trăsătura lor comună, care le conferă unicitate și fermec, este aceea că ele sunt, în uti-litatea lor, romantice.

În felul lor, ele sunt tot atât de romantice precum râul pe care îl slujesc este diferit de toate celelalte fluvii comerciale din lume. Tihna docului Sf. Caterina, aerul de lume veche al docurilor londoneze îți rămân în minte. Docurile de pe cursul inferior al râului, la travers de Woolwich, sunt impozante prin dimensiunile lor și prin scala vastă a urâțeniei care îi ca-racterizează împrejurimile - o urâțenie atât de pitorească, încât devenea o încântare pentru ochi. Când se vorbește despre docurile Tamisei, ”frumusețe” este un cuvânt vanitos, dar romantismul a dăinuit prea mult pe acest râu ca să nu fi aruncat asupra malurilor lui o mantie de fascinație.

Vechimea portului aprinde imaginația oamenilor prin lungul lanț de acțiuni aventuroase care și-au avut originea în oraș și au plutit în lume pe apele râului. Chiar și cel mai nou doc, Tilbury, împarte din fascinația pe care i-o conferă alăturarea istorică. Regina Elisabeta a marcat unul dintre progresele sale acolo, nu o călătorie cu pompă și ceremonial, ci un progres într-o problemă comercială care neliniștise multă vreme, într-un moment de criză al istoriei naționale. Amenințarea de atunci a fost uitată, iar Tilbury este acum cunoscut datorită docurilor sale. Deși foarte moderne, datorită izolării și depărtării lor pe mlaștina Essex, zilele de eșec care au precedat crearea lor le-a conferit un aer romantic. În zilele acelea, nu exista ceva mai izbitor decât bazinele vaste și goale, înconjurate de mile întregi de cheiuri pustii și șiruri de hangare de depozitare, unde două sau trei vapoare păreau pierdute ca niște copii vrăjiți într-o pădure de maca-rale pustii. Îți dădeau o impresie de abandonare totală sau de eficiență iro-sită. De la bun început, docurile Tilbury erau foarte eficiente și gata să îndeplinească sarcinile, dar poate că apăruseră prea devreme pe aceste câmpuri. Docurile Tilbury au înaintea lor un viitor măreț. Ele nu vor compensa niciodată o lipsă de mult simțită (conform expresiei sacramentale care este aplicată în cazul căilor ferate, a tunelelor, ziarelor și a cărților princeps). Au apărut prea devreme pe aceste câmpuri. Lipsa nu va mai fi simțită niciodată pentru că, neîngrădite de piedicile fluxului, ușor accesibile, minunate și dezolate, ele sunt deja acolo, pregătite să preia și să păstreze vapoarele cele mai mari care plutesc pe ape. Ele sunt demne de cel mai vechi port fluvial din lume.

și, să spun drept, în ciuda tuturor criticilor aruncate asupra companiilor de andocare, celelalte docuri ale Tamisei nu sunt o rușine pentru un oraș care are o populație mai numeroasă decât anumite comunități de națiuni. Dezvoltarea Londrei ca port bine dotat a fost lentă, dar nu nedemnă de o mare capitală, de un mare centru de distribuție. Nu trebuie să uităm că Londra nu are susținerea marilor districte industriale sau a marilor câmpuri de exploatare naturală. În această privință, diferă de Liverpool, Cardiff, Newcastle, Glasgow. Și tot din această privință, Tamisa diferă de Mersey, Tyne sau Clyde. Este un râu istoric, un râu romantic care curge printr-un centru de tranzacții comerciale importante și, în ciuda tuturor criticilor venite din partea administrației fluviale, eu cred că dezvoltarea sa a fost demnă de rangul pe care îl deține. Vreme îndelungată, fluviul însuși a reușit să împace destul de ușor traficul maritim și pe cel de coastă. Așa se întâmpla în vremurile în care, în partea numită Iazul, chiar mai jos de Podul Londrei, vasele acostate cu etrava și pupa în contra curentului formau o masă solidă, ca o insulă acoperită de o pădure de copaci sfrijiți, desfrunziți. Și, când schimburile comerciale deveniseră prea importante pentru fluviul acela, s-au format docurile Sf. Caterina și docurile Londrei, creații minunate care răspund nevoilor timpurilor lor. La fel s-ar putea spune despre celelalte lacuri artificiale pline de vapoare care intră și pleacă pe drumul principal spre toate colțurile lumii. Eforturile căilor na-vigabile imperiale sunt continuate de la o generație la alta, pe timp de zi sau de noapte. Nimic nu-i poate opri industria neadormită decât lăsarea unei cețe grele, care îmbracă fluviul înțesat într-o mantie de nemișcare impenetrabilă.

După încetarea treptată a tututror zgomotelor și miș-cărilor de pe râul credincios, se mai aude numai sunetul clopotelor vapoarelor, misterios și înăbușit în aburul alb care plutește între podul Londrei până la Nore, mile de-a rândul, într-un țiuit decrescendo, până la punctul în care estuarul se lărgește în Marea Nordului, iar vapoarele ancorate sunt împrăștiate rar în canalele încadrate de bancurile de nisip de la gura Tamisei. De-a lungul poveștii lungi și glorioase despre anii de grea deservire a râului pentru oamenii lui, acestea sunt singurele momente de relaxare.

33

Vaporul andocat, înconjurat de cheiuri și zidurile depozitelor, are înfățișarea unui prizonier care se gândește la libertate în tristețea unui spirit liber care a fost încătușat. Lanțuri, cabluri și frânghii rezistente îl țin legat de stâlpii de piatră de la marginea unui țărm pavat, iar un șef de staționare, cu nasturi de alamă la haină, se plimbă încoace și-ncolo, ca un temnicer bătut de vânturi și îmbujorat, care aruncă priviri atente și geloase asupra docului ce ține încătușat un vapor nemișcat și inofensiv, de parcă se pierde în regrete adânci ale zilelor sale de libertate și pericol de pe mare.

Mușuroiul de renegați - șefi de doc, șefi de acostare, portari și așa mai departe - pare să nu aibă deloc încredere în resemnarea vaporului captiv. Se pare că nu există destule lanțuri și frânghii care să le liniștească grijile despre imobilizarea sigură a vapoarelor libere de pământul puternic, noroios, înrobit.

— Ai face mai bine să mai pui încă cot de parâmă la pupa, domnule secund! este propoziția pe care ei o rostesc cel mai des.

Eu le spun renegați pentru că cei mai mulți dintre ei au fost marinari la vremea lor. De parcă infirmitățile bătrâneții - părul cărunt, ridurile de la coada ochilor, venele cu noduri de la mâini - ar fi simptomele otrăvurilor morale, ei colindă cheiurile cu aerul șiret că își desfată privirile pe spiritul frânt al prizonierilor nobili. Ei vor mai multe apărătoare, mai multe frânghii fixatoare, vor mai multe arcuri, mai multe piedici, mai multe lanțuri, vor să facă vapoare cu suflete volatile, la fel de nemișcate precum blocurile pătrate de piatră. Lupii aceștia de mare decăzuți rămân în picioare pe pavajul noroios, cu șiruri lungi de vagoane feroviare care își unesc aparatele de cuplare în spatele lor și trimit priviri răuvoitoare asupra vaporului tău, de la troliu și până la partea superioară a bolții pupei, singura lor dorință fiind aceea de a tiraniza biata creatură sub haina ipocrită a bunăvoinței și preocupării. Ici-colo, apar macarale cu încărcătură, care

seamănă cu instrumente de tortură pentru vapoare, leagănă cârlige crude la capătul unor lanțuri lungi. Găști de muncitori ai docului mișună cu picioarele lor noroioase pe cheiuri. Este o priveliște emoționantă, a atâtor oameni de pe pământul acesta, pământeni cărora nu le-a păsat niciodată de un vapor, pășind greu pe corpul lui neajutorat, cu încălțările lor cu ținte, brutali și fără nici o grijă.

Din fericire, nimic nu poate să strice frumusețea unui vapor. Sentimentul de întemnițare, sentimentul de ghinion groaznic și degradant, ce pune stăpânire pe o creatură cu înfățișare frumoasă și în care poate avea încredere, însoțește numai vapoarele acostate în docurile din marile porturi europene. Simți că sunt încătușate pe nedrept, ca să fie vânate de la un debarcader la altul, într-un iaz pătrat, întunecat și unsuros, cu apă neagră, drept recompensă crudă la finalul călătoriei credincioase.

Vaporul ancorat într-o radă deschisă, alături de șlepuri încărcate, cu tachelajul care își leagănă greutatea deasupra traversei, își realizează în libertate una dintre funcțiile vieții lui. Nu există nici o reținere, are destul spațiu: apă curată în jur și un cer curat deasupra catargelor, cu priveliștea dealurilor verzi și golfurilor încântătoare care se deschide în jurul ancorajului ei. Nu este abandonat de oamenii lui la mila celor de pe uscat. El încă îi mai adăpostește și este îngrijit de micul grup devotat și simți că o să plutească printre promontorii și o să dispară. Numai în doc, acasă, rămâne abandonat și răpit de libertatea lui prin toate șiretlicurile oamenilor care nu se gândesc decât la expedieri rapide și încărcături profitabile. De-abia atunci umbrele odioase, rectangulare ale pereților și acoperișurilor cad asupra punților cu averse de funingine.

Pentru un om care n-a văzut niciodată nobilitatea, puterea și eleganța extraordinară pe care generațiile devotate de constructori de nave le-au dezvoltat de la ungherele pure ale sufletelor lor simple, priveliștea ce a putut fi zărită acum douăzeci de ani a unei flote mari de clippere acostate de-a lungul laturii nordice a docului New South era un spectacol însuflețitor. Atunci, ele ocupau cam un sfert de milă, de la porțile șantierului naval păzite de polițiști, într-o perspectivă lungă, asemănătoare unei păduri de catarge, legate două câte două de multe debarcadere solide de lemn. Cu semeția lor, vergele făceau ca hangarele de fier striat să pară mai scunde, cu bastoanele de bompres întinse departe peste țărm, cu figurile galionului alb cu auriu aproape

orbitoare în puritatea lor se ridicau deasupra cheiului drept, lung, deasupra noroiului din lateralul debarcaderului, unde se zăresc figurile preocupate ale grupurilor și oamenilor singuri care se mișcă încolo și-ncoace, neliniștite și negre de funingine sub imobilitatea lor semeață.

La vremea fluxului, vedeai cum unul dintre vapoarele încărcate cu pui grași părăsea rândurile plutind în regiunea liberă al docului, legat cu frânghii întunecate și subțiri, ca primele fire ale pânzei unui păianjen, care se întind de la prora și la cart până la stâlpii de acostare de pe țărm. Acolo, elegant și nemișcat, ca o pasăre pe punctul de a-și întinde aripile, a așteptat până când, la deschiderea porților, un remorcher sau două se repezeau înăuntru zgomotos, planând deasupra cu un aer de agitație și solicitudine și-l trăgea spre râu, dirijându-l și conducându-l pe sub poduri deschise, prin porți asemănătoare unor diguri, dintre capetele plate ale debarcaderului, cu o mică pajiște verde înconjurată de prundiș și un catarg alb de semnalare cu o vergă și un pic, fluturând câteva steaguri albastru șters, roșu sau alb.

Docul New South (acesta era numele lui oficial), în jurul căruia sunt centrate amintirile mele profesionale de la începutul carierei, aparține, împreună cu alte două bazine mult mai mici și mai vechi, denumite import și respectiv export, amândouă deja părăsite de măreția tranzacțiilor lor co-merciale, grupului de docuri India de Vest. Pitorești și curate, așa cum sunt docurile, bazinele acestea gemene trimit, unul lângă altul, luciul negru al apei lor sticloase, deabia populate de câteva vapoare dezarmate la geamandură sau ascunse departe unele de altele, la marginea hangarelor, în colțuri ale cheiurilor goale, unde păreau să doarmă liniștite și îndepărtate, neatinse de freamătul afacerilor omenești - mai degrabă în retragere decât în captivitate. Bazinele acelea îmbietoare erau stranii și înduioșătoare, pustii și tăcute, fără să etaleze macarale în mod agresiv, fără instrumente grăbite și active pe malurile sale înguste. Nici o linie ferată nu le împo-vărează. Cetele de muncitori care mergeau de-a valma, stângaci, în jurul depozitelor de încărcătură ca să mănânce în pace din batistele roșii de bumbac aveau aerul că stau la un picnic pe malul unui iaz izolat de munte. Bazinele acelea erau foarte odihnitoare (și aș putea spune că erau și foarte neprofitabile) și acolo era singurul loc unde căpitanul unuia dintre va-poarele implicate în activitatea chinuitoare, obositoare, zgomotoasă, din docul New South, care era la depărtare de numai câțiva iarzi, putea să scape la ora cinei

ca să se plimbe, nestingherit de oameni și afaceri, me-ditând (dacă vroia), la vanitatea tuturor lucrurilor lumești. La un moment dat, trebuie să se fi săturat de bătrânul, bunul și lentul Indian de Vest, cel cu tipul de pupa pătrată, care, ne-am putea imagina, le făcuse prizoniere cu tot atât de multă indiferență, de parcă ar fi înfruntat loviturile valurilor cu prora lui directă, sinceră, și zahărul vomitat, romul, melasa, cafeaua sau lemnul colorat, calme cu troliul și tachelajul lor. Dar când i-am cunoscut eu, nu găseai nici urmă de exporturi și toate importurile pe care le-am văzut erau niște încărcături rare de lemn tropical, bare enorme, cioplite grosolan din trunchiuri de fier crescute în pădurile din jurul Golfului Mexic. Rămâneau una peste alta, în grămezi de trunchiuri puternice și era greu de crezut că toată masa aceea de copaci morți și curățați de scoarță ieșise dintre coastele unui mic vapor subțire, inocent care ar fi putut purta pe prora lui frumoasă la fel de bine numele unei femei plăcute - Ellen cutare sau Annie cutare. Dar, în general, acesta era cazul unui caric descărcat. Odată împrăștiat peste tot pe chei, părea imposibil ca toate barele să fi fost scoase din vasul acela.

Bazinele acestea, în care eu nu am avut niciodată norocul să obțin un loc de andocare după o călătorie mai mult sau mai puțin arzătoare, erau, în lumea ocupată a docurilor, niște unghere liniștite, senine. Se observa însă dintr-o privire că oamenii și vapoarele nu se grăbeau niciodată într-acolo. Erau atât de liniștite încât, amintindu-mi de toate, aproape că mă îndoiesc că au existat vreodată locuri de odihnă unde vapoarele obosite puteau să viseze, locuri de meditație mai degrabă decât de lucru, unde vapoarele rele - cele țâfnoase, cele lenețe, cele ude, bărcile maritime proaste, cârmacii rebeli, cele capricioase, cele încăpățânate, cele care, în general, nu se lăsau conduse - aveau destul timp să-și amintească și să se căiască de păcatele lor, triste și goale, cu hainele lor închiriate și dezbrăcate de pânza de catarg, cu tot praful și cenușa din atmosfera Londrei pe vârfurile lor de catarg. N-am nici o îndoială că cel mai rău vapor s-ar căi dacă i s-ar acorda vreodată ocazia. Am cunoscut prea multe vapoare. Nici o navă nu este rea pe de-a-ntregul și acum, că trupurile lor, care înfruntaseră cu vitejie atâtea furtuni, au fost șterse de pe fața mării de un nor de abur, răul și binele împreună, într-o învălmășire de lucruri care și-au încheiat serviciul, nu e nimic rău în a afirma că, în generațiile acestea dispărute de servitori plini de solicitudine, nu a existat vreodată un suflet care putea fi salvat cu adevărat.

Fără îndoială că în docul New South nu există timp pentru remușcări, introspecție, căință sau alt fenomen al vieții interne, fie pentru vapoarele prizoniere, fie pentru căpitanii lor. De la șase dimineața până la șase seara munca grea a închisorii, care răsplătește curajul vapoarelor ce câștigă portul, continuă în ritm susținut, mari pachete de încărcătură care se bălăbăne peste drugi, ca să cadă apoi ca plumbul în tambuchi, la semnul mâinii unui operator de pasarelă. În zilele acelea minunate (și ultimele) ale clipperelor elegante, frumoase ca aspect și, ei bine, plăcut de manevrat, docul New South era în special un doc de trimitere a încărcăturii spre colonii. Unele erau mai frumoase decât altele, aveau (ca să mă exprim blând) cam multe catarge, de la toate se aștepta să realizeze călătorii bune și, din tot acel șir de vapoare, al cărui greement alcătuia pe fundalul cerului o rețea groasă, enormă, și alămurile ce sclipeau aproape la fel de departe cât pătrundea ochiul polițistului de la poartă, cu greu exista vreunul care să fi știut despre existența unui alt port dintre toate porturile de pe întinsul pământului, decât de Londra și Sydney, sau Londra și Melbourne, sau Londra și Adelaide, poate adăugându-se Hobart Town în cazul celor de tonaj mai mic. Aproape că ai fi putut crede, așa cum spunea mereu secundul cu favoriți cărunți despre bătrânul ”Duce de S.”, că știau drumul spre antipozi mai bine decât pe propriii căpitani, care an de an le lua din Londra - orașul captivității lor - spre un port australian unde, acum douăzeci și cinci de ani, deși acostate destul de bine și de strâns de debarcaderele de lemn, nu se simțeau prizoniere, ci musafiri respectați.

34

Orașele de la antipozi, care pe atunci nu erau la fel de frumoase ca în zilele noastre, au început să fie mai interesate de transportul naval, de legăturile rapide cu ”acasă”, al căror număr confirma sentimentul importanței lor tot mai mari. L-au transformat într-o parte integrantă a vieții lor de zi cu zi. Așa se întâmpla mai ales în Sydney, unde, din inima frumosului oraș, din perspectiva oferită de străzile importante, se vedeau clipperele de lână acostate la cheiul circular - nu exista nici un doc -, închisoare, înconjurat de ziduri, doar partea componentă a unuia dintre golfurile cele mai plăcute, mai frumoase, vaste și sigure de sub soare. În locurile de andocare, ce sunt rezervate întotdeauna pentru aristocrația mărilor, sunt staționate vapoare minunate, vapoare mari și destul de impunătoare - astăzi aici și săptămâna viitoare deja plecate, în vreme ce încărcătura generală, emigrantă, și clipperele trecătoare din vremurile mele, armate cu verge grele și construite într-un stil plăcut, rămâneau luni de-a rândul împreună așteptându-și încărcătura de lână. Numele lor obțineau rangul de cuvinte ce aparțineau comunității. Duminica și în zilele de sărbătoare, cetățenii coborau de-a valma, cu in-tenția de a vizita vapoarele, iar ofițerul singuratic care era de rând se consola făcând pe ghidul - în special pentru cetățenele cu purtări alese și cu un dezvoltat simț al distracției pe care o puteau obține de la inspectarea cabinelor și saloanelor vaporului. Se vedea sclipirea câtorva dintre piani-nele neacordate - mai multe sau mai puține - care pluteau în afara porturilor până când lămpile cu gaz începeau să licărească pe străzi, și paznicul de noapte al vaporului, venind somnoros la post, după siesta nesatisfăcătoare, cobora steagurile și lega o lanternă aprinsă la ieșirea de pe pasarelă. Noaptea se lăsa repede peste vapoarele tăcute, cu echipajele la țărm. La finele unui urcuș scurt, dar abrupt, de lângă cârciuma Capul Regelui, patronată de bucătarii și ospătarii flotei, se aude la intervale re-gulate vocea unui bărbat care strigă, la capătul străzii George, unde birturile ieftine (șase pence o masă) erau ținute de chinezi (La Sunkumon nu era prea rău), ”Babic cald!” L-am ascultat ore în șir pe

negustorul acesta ambulant perseverent (mă întreb dacă a murit sau s-a îmbogățit), în timp ce ședeam pe traversa bătrânului ”Duce de S.” (a murit, bietul de el! - o moarte violentă pe coasta Noii Zeelande), fascinat de monotonia, uniformitatea, stridența strigătului repetat și atât de exasperat de vraja absurdă, încât mi-aș fi dorit ca omul acela să se înece cu o înghițitură din propria marfă infamă și să moară.

Să fii paznicul de noapte al unui vapor captiv (deși respectat) este o muncă stupidă, bună numai pentru un bătrân, îmi spuneau tovarășii mei. Și, în general, chiar era încredințată celor mai bătrâni dintre marinarii în putere din echipajul vaporului. Dar, uneori, nici cel mai în vârstă și nici alți marinari destul de statornici nu erau de găsit. Echipajele navale erau destul de șirete ca să dispară imediat în vremurile acelea. Așa că, poate din cauza tinereții mele, a inocenței și a înclinațiilor meditative (care mă făceau uneori mai zăbavnic în activitățile mele din jurul greementului), am fost brusc nominalizat, pe tonul cel mai diabolic al secundului nostru, domnul B, pentru această situație de invidiat. Nu regret experiența. În timpul străjii neclintite de noapte, spiritul nocturn al orașului cobora de pe străzi spre malul apei: huliganii care fugeau în bande să pună capăt unei neînțelegeri printr-o bătaie sănătoasă, departe de poliție, într-un grup ne-deslușit, ascuns pe jumătate de grămezile de încărcătură, cu sunetele loviturilor - un geamăt din când în când, tropăitul picioarelor și strigătul ”E timpul!” care se ridică deodată deasupra murmurelor sinistre și animate - borfași nocturni, urmăriți sau urmăritori, cu un țipăt înăbușit, urmat de o tăcere adâncă, sau care se strecoară tiptil ca niște fantome și mi se adresează de pe cheiul de mai jos în tonuri misterioase, în propoziții de neînțeles. Și taximetriștii, care, de două ori pe săptămână, în noaptea în care vasul de pasageri al companiei A.S.N. era programat să ajungă, înșiruiau un batalion de lămpi aprinse vizavi de vapor, erau foarte amuzanți în felul lor. Coborau de pe cornișe și își spuneau unul altuia povești necuviincioase în limbaj rasist, din care auzeam, în timp ce ședeam fumând pe tambuchiul principal, fiecare cuvânt ce trecea de parapet cu claritate. Odată, am purtat o conversație intelectuală de aproximativ o oră sau mai mult cu o persoană pe care nu o vedeam clar, un domn din Anglia, spunea el într-o o voce cultivată, eu find pe punte, iar el pe chei, șezând pe cutia unui pian (descărcat din cala noastră chiar în după-amiaza aceea), și care fuma un trabuc ce mirosea foarte bine. În discuția noastră, am atins subiecte precum știința, politica, istoria naturală și cântăreții de operă. Apoi, după ce a remarcat brusc: ”Pari destul de inteligent,

prietene!” m-a informat cu asprime că se numea dl. Senior și apoi a plecat, spre hotel bănuiesc. Umbre! Umbre! Cred că, în timp ce se întorcea sub stâlpul de felinar, am văzut un favorit alb. Gândul că, în cursul firesc al naturii, el a murit deja până acum, mă șochează. Nu aveam nici o obiecție față de inteligența lui, decât, eventual, puțin dogmatism. Și îl chema Senior! Domnul Senior!

Oricum, poziția aceasta avea dezavantajele ei. În timp ce stăteam de pază somnoros, ferindu-mă de ploaie, sub deschizătura pupei, într-o noapte de iulie întunecată, ca de iarnă, cu mugete de furtună, ceva ce semăna cu un struț s-a repezit în sus pe pasarelă. Spun că era ca un struț pentru că creatura aceea, deși fugea pe două picioare, părea să se ajute în goana ei și de o pereche de aripi scurte. Totuși, era un bărbat, numai că haina lui, ruptă la spate și cu cele două jumătăți fluturând deasupra umerilor, îi dădea aspectul acela ciudat și asemănător cu al unei păsări. Cel puțin bănuiesc că era vorba de haina lui, pentru că era imposibil să-l văd clar. Nu-mi pot imagina cum a reușit să vină direct spre mine, în viteză și fără să se împiedice de puntea ciudată. Cred că vedea prin întuneric mai bine decât o pisică. M-a copleșit cu rugăminți fierbinți să-l las să se adăpostească în teuga noastră până dimineață. Eu am urmat ordinele stricte pe care le primisem și i-am refuzat cererea, la început cu blândețe, dar din ce în ce mai sever pe măsură ce el insista cu nerușinare.

— Pentru numele lui Dumnezeu, lasă-mă, colega! Mă urmăresc mai mulți indivizi, iar eu am pus mâna pe un ceas de buzunar.

— Pleacă de aici, i-am spus.

— Nu fi dur cu un prieten, bătrâne! s-a văitat el cu jale.

— Pleacă pe țărm imediat. M-ai auzit?

Tăcere. Părea să se fi făcut mic de frică, mut, de parcă ar fi rămas fără cuvinte de durere. Apoi, bang! a urmat o zguduire și o fulgerare puternică de lumină, în urma căreia a dispărut, lăsându-mă întins pe spate și cu cea mai mare vânătaie la ochi pe care a primit-o cineva în timp ce-și îndeplinea cu credință datoria. Umbre! Umbre! Sper că a scăpat de dușmanii de care fugea și trăiește înfloritor până în ziua de azi. Dar avea un pumn foarte greu și o țintă deosebit de precisă pe întuneric.

Am mai avut și alte experiențe, mai puțin dureroase și mai amuzante, în cea mai mare parte, dintre care una care pare dramatică. Dar cea mai minunată experiență dintre toate era însuși domnul B., secundul nostru.

Mergea pe țărm în fieare noapte ca să se întâlnească în salonul unui hotel cu prietenul lui bun, secundul de pe vaporul ”Cicero”, acostat de partea cealaltă a cheiului circular. Târziu în noapte, auzeam de departe pașii lor împiedicați și vocile care se înălțau în certuri nesfârșite. Secundul de pe ”Cicero” îi făcea o vizită la bord prietenului său. Își continuau discuțiile lipsite de sens și zăpăcite pe un ton de adâncă prietenie, vreme de o jumătate de oră, sau chair mai mult, la capătul dinspre țărm al pasarelei noastre, iar apoi îl auzeam pe domnul B. cum insista că trebuie să-l vadă pe celălalt la bordul vaporului lui. Și plecau, iar vocile lor se auzeau spo-rovăind prin port, pentru că ei conversau în continuare afabil. Nu numai o dată, s-a întâmplat ca ei să străbată astfel distanța de trei sau patru ori, fiecare vizitându-l pe celălalt la bord din pură și dezinteresată afecțiune. Apoi, în epuizarea lor, sau poate într-un moment de uitare, reușeau să se despartă și, una câte una, scândurile lungii noastre pasarele se îndoiau și scârțâiau sub greutatea domnului B., care venea în cele din urmă la bord.

Pe traversă, silueta lui voinică se oprea și rămânea în picioare, legănându-se.

— Paznic!

— Domnule!

Pauză.

Aștepta un moment de stabilitate, înainte de a negocia cu cele trei trepte ale scării interioare, de pe traversă pe punte. Iar paznicul, învățat din experiență, se stăpânea să ofere un ajutor care ar fi fost considerat, exact în acel moment al întoarcerii secundului, o insultă. Dar am tremurat de multe ori de teamă să nu-și rupă gâtul. Era un om greu.

Apoi, într-un avânt și cu o cădere greoaie, cobora. Nu a trebuit niciodată să se ridice de jos, dar îi trebuia cam un minut să-și revină după coborâre.

— Paznic!

— Domnule!

— Căpitanul e la bord?

— Da, domnule!

Pauză.

— Câinele e la bord?

— Da, domnule!

Pauză.

Câinele nostru era o bestie sfrijită și neplăcută, care semăna mai degrabă cu un lup bolnav decât un câine, și n-am mai observat ca domnul B. să fi manifestat altădată cel mai mic interes față de soarta animalului. Dar punea mereu întrebarea aceea.

— Dă-mi brațul tău să mă sprijin.

Eram întotdeauna pregătit pentru cererea aceasta. Se sprijinea greu pe mine, până când ajungea destul de aproape de ușa cabinei ca să apuce mânerul. Atunci, dintr-o dată, dădea drumul brațului.

— E de ajuns. Mă descurc de acum.

și se descurca. Reușea să găsească drumul până la cabină, să aprindă lampa, să se bage în pat, ah - și să iasă din el când îl strigam eu la cinci și jumătate, primul om pe punte, ducându-și ceașca cu cafea matinală la buze cu o mână sigură, pregătit pentru muncă de parcă ar fi dormit buștean zece ore încheiate - un secund mult mai bun decât unii bărbați care nu puseseră în viața lor grog pe limbă. Reușea să facă toate acestea, dar nu a reușit niciodată să izbândească în viață.

Numai o dată s-a întâmplat să nu reușească să apuce mânerul ușii de prima dată. A așteptat o clipă, a încercat din nou, dar nici atunci nu a reușit. Se lăsa tot mai greu pe brațul meu. A oftat încet.

— La naiba cu mânerul ăsta!

Fără să-mi dea drumul, și-a întors fața luminoasă, așa cum luna plină strălucește ziua.

— Mi-aș dori să fie în largul mării! a mormăit sălbatic.

— Da, domnule!

Simțeam nevoia să spun ceva, pentru că el atârna de mine de parcă ar fi fost pierdut, respirând greu.

— Porturile nu sunt bune de nimic - vapoarele putrezesc, oamenii se duc la dracu'!

Eu am rămas nemișcat, iar el a repetat după o vreme, cu un oftat.

— Mi-aș dori să fie în largul mării, să plece de aici!

— Și eu, domnule! am îndrăznit eu.

Ținându-se de umărul meu, s-a întors spre mine.

— Tu! Ce te interesează pe tine unde se află? Tu nu… bei!

Și, chiar în noaptea aceea, "a reușit" în cele din urmă. A apucat mânerul. Dar nu a reușit să-și aprindă lampa (nici nu cred că a încercat), deși de dimineață a fost primul pe punte, ca de obicei, cu ceafa lui de taur, cu părul cârlionțat, privind ferm, cu expresia lui diabolică, spre muncitorii care se apucau de treabă.

L-am reîntâlnit zece ani mai târziu, din întâmplare, pe neașteptate, pe stradă, când ieșea din biroul destinatarului meu. Nu l-aș fi uitat niciodată, datorită expresiei lui "Mă descurc acum!" M-a recunoscut imediat, și-a amintit numele meu și vaporul pe care servisem sub ordinele lui. M-a mă-surat din priviri, din cap până-n picioare.

— Ce faci aici? m-a întrebat.

— Comand un vapor mic, i-am spus eu, și încarc de aici pentru Mauritius. Apoi, fără să mă gândesc, am adăugat: Dumneavoastră ce mai faceți, domnule B.?

— Eu, a început el, privindu-mă ferm, cu rânjetul lui diabolic, eu caut ceva de lucru.

Simțeam că mai bine mi-aș fi mușcat limba. Părul lui cârlionțat ca pana corbului încărunțise. Era la fel de scrupulos de curat ca și înainte, dar îngrozitor de jerpelit. Avea cizmele lucioase tocite la călcâi. Dar m-a iertat și am plecat împreună într-o birjă ca să luăm cina la bordul navei mele. A inspectat-o conștiincios, a lăudat-o din toată inima, iar pe mine m-a felicitat pentru comanda mea cu sinceritate desăvârșită. În timpul cinei, când i-am oferit vin și bere, el a scuturat din cap și, pentru că, de pe scaunul meu, îi trimiteam priviri interogative, a murmurat încet:

— Am renunțat la toate astea.

După cină, ne-am urcat din nou pe punte. Părea că nu se putea desprinde de vapor. Noi instalam niște velaturi inferioare noi, iar el a mai zăbovit, aprobând, dând sugestii, oferindu-mi sfaturi în vechiul său stil. Mi s-a adresat de două ori cu ”băiatul meu”, dar s-a corectat imediat cu ”căpitane”. Secundul meu urma să mă părăsească (ca să se căsătorească), dar i-am ascuns acest lucru domnului B., mi-era teamă că o să mă roage emoționant să-i ofer postul, iar eu n-aș fi putut să-l refuz. Mi-era teamă. Mi-ar fi fost imposibil să-i dau ordine domnului B. Și sunt sigur că nici el nu le-ar fi urmat multă vreme. N-ar fi reușit și acest lucru, deși a reușit să se lase de băutură - prea târziu.

În cele din urmă, și-a luat rămas-bun. În timp ce-i urmăream silueta voinică, cu gâtul de taur, îndepărtându-se în lungul străzii, mă întrebam cu inima cât un purice dacă mai avea în buzunar ceva mai mult decât chiria pentru o noapte. Și am înțeles că, dacă aveam să-l strig chiar în clipa aceea, nici măcar nu și-ar fi întors capul. Nici el nu mai este decât o umbră, dar mi se pare că mai aud cuvintele pe care le-a rostit pe puntea luminată de razele lunii a bătrânului ”Duke”:

— Porturile nu sunt bune de nimic - vapoarele putrezesc, oamenii se duc la dracu’!

35

”Vapoare”! a exclamat un bătrân marinar în haine curate de uscat. ”Vapoare”, iar privirea lui ageră, întorcându-se de la fața mea, a pornit de-a lungul priveliștii de galioane minunate care la sfârșitul anilor șaptezeci se înălțau în șiruri compacte deasupra pavajului noroios de la marginea docului New South - ”vapoarele sunt bune, dar oamenii din ele…”.

Cel puțin cincizeci de carcase, modelate în stiluri ale frumuseții și vitezei - carcase de lemn, de fier, care exprimă prin formele lor cele mai înalte realizări ale construcției moderne de vapoare - sunt acostate toate în șir, cu etrava lângă chei, de parcă ar fi fost adunate acolo pentru o expo-ziție, nu a unei mari industrii, ci a unei arte frumoase. Aveau culorile gri, negru, verde închis, cu o fâșie îngustă de mulură galbenă, care le definește abaterea, sau cu un rând de baborduri vopsite, care împodobesc cu decorații războinice coastele lor de purtătoare de încărcătură, care nu ar putea cunoaște nici un triumf decât cel al vitezei cu care duceau o povară, nici o altă glorie decât aceea a unui serviciu îndelungat, nici o altă victorie decât cea a întrecerii nesfârșite și obscure cu marea. Marile carcase goale, cu calele măturate, abia ieșite dintr-un doc uscat, cu vopseaua lucind proaspăt, pluteau cu laturile lor înalte, cu demnitate masivă, alături de di-gurile de lemn, arătând mai degrabă ca niște clădiri inamovibile decât ca niște lucruri proiectate să plutească. Altele, pe jumătate încărcate, foarte aproape de a-și recăpăta adevărata fizionomie maritimă a unui vapor adus la linia de încărcare, păreau mai accesibile. Pasarelele lor, cu o înclinație mai puțin abruptă, păreau să-i incite pe marinarii care se aflau în căutarea unui loc de muncă să urce la bord și să-și ”încerce norocul” cu secundul, gardianul eficienței unui vapor. Ca și cum ar fi vrut să rămână neobservate între surorile lor mai înalte, două sau trei nave ”terminate” pluteau mai jos, cu un aer de încordare la cureaua parâmelor lor orizontale, lăsând la vedere punțile debarasate și tambuchii acoperiți, și se pregăteau să-și scoată

primele pupa din rândurile muncitoare, etalând adevărata grație a formelor pe care numai o corectă înclinare longitudinală o poate conferi unui vapor. Și, pentru un sfert de milă, de la poarta șantierului naval și până în colțul cel mai îndepărtat, unde bătrânul vas greoi adăpostit acolo, ”Președintele” (vapor de instrucție, pe atunci, la Rezervele Navale), își freca latura lui de fregată de piatra cheiului, deasupra tuturor acestor carcase, pregătite și în același timp nepregătite, cu o sută cincizeci de catarge semețe, mai mult sau mai puțin, care își întindeau rețeaua greementului ca o plasă imensă, în ale cărei ochiuri mici, ce păreau negre pe fundalul cerului, vergele lui grele păreau încâlcite și suspendate.

Era o adevărată priveliște. Cel mai umil vapor de pe apă emoționează un marinar prin fidelitatea vieții lui, iar în locul acesta vedeai aristocrația vapoarelor. Era o adunare nobilă a celor mai frumoase și mai rapide vapoare, fiecare purtând la prora emblema gravată a numelui, ca într-o galerie de forme de ghips, siluete feminine cu coroane murale, femei cu rochii vaporoase, cu fileuri aurii în păr sau eșarfe albastre în jurul taliei, întinzând brațele rotunjite de parcă doreau să indice direcția, capete masculine cu coifuri sau descoperite, mulți războinici, regi, oameni de stat, lorzi și prințese, toți albi din cap până-n picioare, și ici-colo figura cu turban, împodobit cu multe culori, al vreunui sultan estic sau a unui erou, toți în-clinați în față sub panta unor bompresuri mari, ca și cum ar fi fost nerăbdători să înceapă o altă călătorie de 11.000 de mile în poza lor puțin înclinată. Acestea erau chipurile minunate ale celor mai frumoase vapoare de pe apă. Dar de ce, decât că efigiile acelea împărțeau cu noi indiferența lor rătăcitoare din dragoste de viață, ar trebui să încercăm să reproducem în cuvinte o impresie a cărei fidelitate nu poate fi evaluată de nici un cri-tic și nici un judecător, din moment ce o asemenea dovadă de dibăcie în materie de construcții navale și de cioplire a figurilor galionului, așa cum se vedea ea de la un ca-păt de an la altul în galeria în aer deschis a docului New South, nu va mai fi văzută de vreun om vreodată? Mulțimea aceea răbdătoare, ștearsă, de regine și prințese, de regi și războinici, de femei alegorice, de eroine și oameni de stat, de zei păgâni, încoronați, cu coifuri, cu capetele descoperite, a fugit de pe mare pentru totdeauna, întinzându-și până la ultimul brațele rotunjite, frumoase, deasupra spumei năvalnice, întinzându-și sulițele, săbiile, scuturile, tridenții în aceeași atitudine neobosită, ce tinde mereu înainte. Și nu mai rămâne nimic, decât poate sunetul numelor lor, care mai zăbovește încă în mintea câtorva oameni, deși

dispărute acum multă vreme de pe prima pagină a cotidianelor londoneze, de pe marile anunțuri din gările feroviare și de pe pereții birourilor navale, din mințile marinarilor, șefilor de docuri, piloților și re-morcherilor, din strigătele vocilor aspre și fâlfâitul steagurilor de semnalare, schimbate între vapoarele care se apropie unul de celălalt și se depărtează în imensitatea deschisă a mării.

Marinarul mai în vârstă, respectabil, care-și întoarce privirile de la sumedenia aceea de verge, mi-a trimis o privire care să se asigure de colegialitatea noastră într-ale artei și misterului mărilor. Ne mai întâlnisem ocazional și venisem în contact când eu m-am oprit lângă el, pentru că ciudățenia din greementul unei nave evident noi, un vapor a cărui reputație urma să se creeze în cuvintele marinarilor care aveau să-și împartă viața cu el, pe care îl privea, îmi atrăsese și mie atenția. Numele lui se afla deja pe buzele lor. L-am auzit rostit de doi bărbați grași, cu ceafa roșie, de tipul seminautic, în gara de la Fenchurch unde, în zilele acelea, mulțimea zilnică de bărbați purta mai ales haine de tricot și pânză de pilot, și avea aerul că era mai familiarizată cu vremurile de ape înalte decât cu vremurile trenurilor. Observasem numele vaporului acela pe prima pagină a ziarului meu de dimineață. Ori de câte ori trenul se oprea în dreptul unui peron sărăcăcios, de lemn, asemănător unui chei, de pe linia feroviară a docului, privisem îndelung gruparea necunoscută a literelor sale, albastre pe fundal alb, de pe afișierul cu publicitate. Fără îndoială că fusese botezat, cu ritualurile cuvenite, în ziua în care fusese dat jos de pe butuci, dar era încă foarte departe de ”a avea un nume”. Neîncercat, necunoscător al obiceiurilor mărilor, fusese înfipt în sânul acelei companii renumite de vapoare, ca să fie încărcat pentru călătoria lui de neinițiat. Nimic nu putea garanta pentru trăinicia și caracterul lui decât reputația șantierului naval de unde el a fost lansat în lumea apelor cu capul înainte. Mie mi se părea modest. Mi-l imaginasem nesigur pe sine, plutind foarte liniștit, adăpostindu-și timid o latură lângă debarcaderul de care fusese legat cu ca-blurile foarte noi, intimidat de compania fraților lui încercați și experimentați, care s-au familiarizat deja cu toate violențele oceanului și cu dragostea exigentă a oamenilor. Ei făcuseră călătorii lungi care le clădi-seră renumele, mai numeroase decât săptămânile lui de viață bine îngrijit - pentru că un nou vapor se bucură de tot atâta atenție ca și o tânără mireasă. Până și șefii de doc bătrâni și arțăgoși îl privesc cu ochi binevoitori. Numai să fi putut auzi și înțelege, în timiditatea lui din pra-gul unei vieți nesigure și laborioase, în care se așteaptă atât de

mult de la un vapor, și nu ar fi putut fi încurajat și alinat mai bine decât de tonul de convingere adâncă, pe care marinarii mai vârstnici și respectabili repetau prima parte a zicalei: ”Vapoarele sunt bune…”

Politețea îl împiedica pe bătrânul marinar să repete și partea cealaltă, cea mai amară. I se năzărise că poate ar fi fost nedelicat din partea lui să insiste. El recunoscuse în mi-ne un ofițer naval care poate căuta de lucru, la fel ca el, și deci un tovarăș, dar, în orice caz, un om care aparținea unui vapor terminat, puțin populat, unde mare parte din reputația lui de ”navă bună”, în vorbirea marinărească, este făcută sau distrusă.

— Poți să spui asta despre toate vapoarele, fără excepție? l-am întrebat eu, care nu prea aveam chef de nimic, pentru că, dacă era clar că eram ofițer naval, oricât de închis aș fi fost față de schimbul de idei, care, mai mult decât că distruge buna dispoziție, e necesar unui contact ocazional cu semenii tăi, nu venisem de fapt la docuri ca să găsesc ”de lucru” sau în căutarea unei ocupații ca acumularea sau jocurile de noroc.

— Poți să te înțelegi cu ele oricând, a opinat judicios respectabilul marinar.

De altfel, nici nu-i displăceau conversațiile. Dacă venise în docuri să caute ceva de lucru, nu părea să-i fie teamă că n-o să reușească să găsească. Avea seninătatea unui om al cărui caracter demn de toată stima se reflectă în fizicul lui, într-o manieră discretă, dar convingătoare, căreia nu i-ar putea rezista nici un comandant care are nevoie de muncitori. Și, destul de adevărat, am învățat repede că secundul de pe ”Hyperion” își ”coborâse” numele la maistru timonier.

— Semnăm vinerea viitoare și ne alăturăm în dimineața următoare, pentru fluxul de dimineață, a remarcat el pe un ton precaut, indiferent, care contrasta evident cu entuziasmul de a-i înșirui vrute și nevrute unui străin vreme de o oră sau mai mult.

— ”Hyperion”, am spus eu, nu-mi amintesc să fi văzut vaporul acesta vreodată. Ce fel de nume e acesta?

Răspunsul lui diluat trăda faptul că nava nu-și formase nici un fel de renume. Nu era foarte rapidă. Totuși, el credea că trebuia să fii destul de deștept ca s-o ții dreaptă. O văzuse cu câțiva ani în urmă în

Calcutta și își amintea că cineva îi spusese că în timpul călătoriei din susul râului duse-se cu sine amândouă nările. Dar poate că fusese vina pilotului. Chiar acum, vorbind cu ucenicii de la bord, auzise că în timpul acestei călătorii, începută în Downs cu destinația spre un port exterior, își rupsese selatura, rămăsese în derivă și pierduse o ancoră și un lanț. Dar poate că s-a întâmplat pentru că nu au avut grijă de ea în timpul fluxului. Oricum, părea că era destul de dificilă cu tachelajul de uscat. Nu-i așa? Oricum, părea o navă destul de greu de manevrat. În rest, el credea că din moment ce avea un căpitan și un secund nou în călătoria asta, nu se putea spune ce se va întâmpla cu ea…

În discuțiile acestea marine de uscat, din moment ce era vorba de reputația unei nave care s-a impus treptat, iar faima ei fusese creată, povestea calităților și defectelor ei a continuat, idiosincraziile ei erau comentate cu interesul acordat bârfelor personale, realizările ei erau amplificate, defec-tele ei erau ascunse sub lucruri care, neavând remediu în lumea noastră imperfectă, niște oameni care, cu ajutorul vapoarelor, smulg dominației dure a mării o viață amară n-ar trebui să le acorde prea multă atenție. Toate aceste conversații îi creează ”renumele”, perpetuat de la un echipaj la altul fără nici un fel de ranchiună, fără animozitate, cu to-leranță față de dependența reciprocă și cu sentimentul apropiatei asocieri în exercitarea calităților ei și în pericolul defectelor sale.

Sentimentul acesta explică mândria omului pentru vapoare. ”Vapoarele sunt bune”, așa cum a spus cu convingere și puțină ironie maestrul meu timonier, un om respectabil între două vârste. Dar ele nu sunt chiar așa cum le fac oamenii. Au personalitatea lor, pot să contribuie pozitiv la i-maginea noastră de sine, prin presiunea pe care calitățile lor o exercită asupra priceperii noastre și defectele asupra durității și rezistenței noastre. E greu de spus care dintre acestea este pretenția cea mai flatantă, dar mai rămâne faptul că, ascultând vreme de mai mult de douăzeci de ani discuțiile maritime din largul mării și de pe uscat, nu am detectat niciodată o reală nuanță de animozitate. Nu neg că, uneori, pe mare, o nuanță de profanare era destul de audibilă în interpelările de mustrare pe care marinarii uzi, înghețați și obosiți le adresează vapoarelor lor și pe care, în momente de exasperare, sunt dispuși să le extindă la toate vapoarele care au fost lan-sate vreodată - la întregul neam pretențios și nesfârșit care înoată în ape adânci. Și am mai auzit trimițându-se injurii și la însăși adresa schimbătoarei stihii, a cărei fascinație, ce dăinuie de mai multă vreme

decât experiența acumulată a veacurilor, îi capturase și pe ei, așa cum făcuse cu ge-nerații întregi ale strămoșilor lor.

În ciuda a tot ce s-a spus despre iubirea pe care anumite naturi (de pe uscat) au declarat în mod deschis că o simt pentru ea, în ciuda tuturor celebrărilor sale în proză sau în versuri, marea nu a fost niciodată un prieten al omului. În cel mai bun caz, ea a fost complicele neliniștii umane și a jucat rolul instigatorului periculos al ambițiilor din lumea largă. Fără a fi credincioasă unei rase anume, după modelul bunului pământ, fără să fie impresionată de valoare, de munca grea sau sacrificiul de sine, ea nu recunoaște nici un fel de finalitate a dominației sale și nu a adoptat niciodată cauza stăpânilor ei, ca pământurile acelea unde națiunile victorioase au prins rădăcini, balansându-le leagănele și susținându-le pietrele de mormânt. El - omul sau poporul - care are încredere în prietenia mării și astfel își neglijează puterea și viclenia brațului drept este un prost! De parcă ar fi prea măreț, prea puternic pentru virtuțile comune, oceanul nu cunoaște compasiune, credință, lege sau memorie. Nestatornicia sa rămâne credincioasă scopurilor umane numai printr-o hotărâre de neclintit și printr-o vigilență geloasă, neadormită și înarmată, în care poate că a fost dintotdeauna mai multă ură decât iubire. Odi et amo poate să fie la fel de bine confesiunea celor care, orbi sau în mod conștient, și-au închinat e-xistența fascinației mării. Toate pasiunile furtunoase ale zilelor de la începutul omenirii, iubirea de pradă și iubirea de glorie, iubirea de aventură și iubirea de pericol, împreună cu marea iubire de necunoscut și ma-rile visuri de dominație și putere au trecut precum imagini reflectate într-o oglindă, fără a lăsa vreo urmă pe fața misterioasă a mării. Impenetrabilă și cu o inimă de piatră, marea nu a dăruit nimic din ea însăși pretendenților la favorurile sale primejdioase. Spre deosebire de pământ, ea nu poate fi subjugată, indiferent de răbdarea și eforturile depuse. În ciuda fascinației sale, care a atras atâția oameni spre o moarte violentă, imensitatea ei nu a fost niciodată iubită așa cum au fost iubiți munții, câmpiile sau însuși deșertul. Într-adevăr, eu bănuiesc că, lăsând la o parte protestele și omagiile unor scriitori cărora, pot s-o spun fără nici un risc, nu le pasă de nimic altceva decât de ritmul rândurilor lor și de cadența frazei, iubirea de mare, pe care o mărturisesc cu dragă inimă unele națiuni și anumiți oameni, este un sentiment complex, în care este inclusă, pentru mulți, și mândria, necesitatea pentru o bună parte, iar iubirea de vapoare - servitorii neobosiți ai speranțelor și stimei noastre de sine - pentru cea mai mare parte dintre ei, aceștia fiind și

cei mai sinceri. Printre sutele de oameni care au ponegrit marea, începând cu Shakespeare, care a scris versul: ”A doborât mai mulți decât foamea, durerea”, și până la ultimul câine de mare obscur din ”vechiul model” - oameni de puține cuvinte și încă și mai puține gânduri -, cred că n-am putea găsi un marinar care să fi alăturat numelui unui vapor, fie el bun sau rău, o înjurătură. Dacă blasfemia lor, datorată greu-tăților de pe mare, a mers atât de departe încât să atingă vaporul, ea ar face-o ușor, așa cum o mână ar putea atinge, cu blândețe și fără păcat, o femeie.

36

Iubirea pentru un vapor este profund diferită de iubirea pe care un bărbat o simte pentru orice lucru pe care l-a făcut cu mâna lui - iubirea pe care o poartă caselor, de exemplu - pentru că nu este atinsă de mândria posesiei. Poate că ei simt mândria dibăciei lor, mândria responsabilității, mândria rezistenței, dar acestea sunt sentimente dezinteresate. Nici un marinar nu a îndrăgit un vapor, chiar dacă era al lui, măcar pentru profitul pe care el i-l aducea. Nu cred ca cineva s-o fi făcut vreodată, pentru că un armator, chiar și cel mai bun, s-a situat întotdeauna în afara razei de acțiune a acestui sentiment, ce îmbracă atât nava, cât și omul, care se sprijină unul pe altul împotriva ostilității implacabile, chiar dacă uneori camuflată, a lumii apelor - într-o aură de prietenie intimă și reciprocă. Mai e un lucru pe care trebuie să-l mărturisim - marea nu este generoasă. Nici o calitate masculină - curaj, duritate, rezistență, fidelitate - nu și-a pus vreodată amprenta asupra iresponsabilei sale dorințe de pu-tere. Oceanul are temperamentul neîngrădit al unui autocrat sălbatic, pe care adulația exagerată l-a stricat. El nu poate suporta nici cel mai mic semn de sfidare și a rămas inamicul ireconciliabil al vapoarelor și al oamenilor din momentul în care vapoarele și oamenii au avut incredibila îndrăzneală de a ieși împreună în larg, în ciuda privirilor sale încruntate. Din ziua aceea, el a început să înghită flote și oameni fără ca resentimentele sale să fie îndestulate de numărul mare de victime - de atâtea va-poare și vieți distruse. Și astăzi, ca întotdeauna, el este gata să momească și să trădeze, să zdrobească și să înece optimismul incorigibil la oamenilor care, sprijiniți de fidelitatea vapoarelor, încearcă să smulgă de la el averea casei, dominația lumii sau doar hrană de pomană pentru a le potoli foamea. Dacă nu este întotdeauna în dispoziția arzătoare de a zdrobi, se pregătește în secret pentru un înec. Minunea cea mai mare a adâncurilor este cruzimea insondabilă.

I-am simțit groaza, pentru prima dată, într-o zi, în Atlanticul Mijlociu, acum mulți ani, când am luat echipajul unui bric danez care se

îndrepta spre casă, venind dinspre Indiile de Vest. O ceață subțire, argintie îmblânzea splendoarea calmă și maiestuoasă a luminii fără umbre - făcând parcă cerul să pară mai aproape, iar oceanul mai mic. Era una dintre zilele acelea, în care puterea mării pare într-adevăr demnă de afecțiune, ca firea unui bărbat puternic în momentele de intimitate tăcută. La răsăritul soarelui, zăriserăm un punct negru spre vest, aparent suspendat în văzduh, în golul din spatele unui văl agitat și tremurător de ceață albastru-argintiu, ce părea din timp în timp să se agite și să plutească în briza care adia ușor. Pacea acelei dimineți încântătoare era atât de profundă, atât de imperturbabilă, încât orice cuvânt rostit tare pe puntea noastră pătrundea chiar în inima misterului infinit născut din îmbinarea apei cu cerul. Nu ridicam vocile. ”Cred că e o epavă abandonată pe jumătate cufundată în apă, domnule”, spuse secundul încet, coborând de sus, cu binoclul în cutia lui, aruncat peste umăr, iar căpitanul nostru, fără un cuvânt, i-a făcut semn cârmaciului să se îndrepte spre punctul negru. Imediat, am deslușit un buștean jos, zimțat, proiectat în față - tot ce mai rămăsese din catargele desprinse.

Cu o voce scăzută, căpitanul explica pe îndelete secundului pericolele pe care le prezentau aceste epave abandonate și groaza lui de a da peste ele noaptea, când, deodată, un bărbat din față a țipat cu o voce extraordinară - o voce cum nu mai auzisem niciodată pe vaporul nostru, vocea ui-mitoare a unui străin: ”Mai sunt oameni la bordul ei, domnule! Îi văd!” Astfel, a fost dat semnalul pentru un tumult brusc de strigăte. Paznicul de pe punte s-a urcat într-un suflet pe vârful castelului de la prova, bucătarul s-a repezit afară din cambuză. Toată lumea îi vedea acum pe bieții oameni. Erau acolo! și, dintr-o dată, ni se părea că vaporul nostru, care avea re-putația binemeritată că era neîntrecut în viteză pe vânt slab, își pierduse puterea de deplasare, de parcă marea, devenind lipicioasă, se prindea de coastele lui. Dar se mișca. Imensitatea, tovarășa nedespărțită a vieții unui vapor, își alesese chiar ziua aceea ca să sufle asupra lui la fel de ușor ca un copil adormit. Zarva entuziasmului nostru se potolise, iar vaporul viu, faimos pentru faptul că nu pierdea niciodată direcția atâta vreme cât era destul aer cât să plutească un fulg, se strecura, fără nici cel mai mic val, tăcut și alb ca o fantomă, spre sora lui mutilată și rănită, pe care o întâlnise când ea era pe punctul de a muri în ceața luminată de soare a unei zile calme din largul mării.

Cu binoclul lipit de ochi, căpitanul a rostit cu o voce tremurătoare:

— Ne fac semn cu ceva de la pupa.

Brusc, a pus binoclul deoparte, pe lucarnă, și a început să se plimbe la pupa.

— O cămașă sau un steag, a exclamat el nervos. Nu-mi pot da seama… vreo nenorocită de zdreanță sau altceva.

S-a mai întors de câteva ori la pupa, privind în jos peste traversă din când în când, ca să vadă cât de repede mergeam. Pașii lui nervoși răsunau puternic în liniștea vaporului, unde alți bărbați, privind toți în aceeași direcție, uitaseră de ei într-o neclintire ce le trăda curiozitatea.

— N-o să ne ajute deloc! a strigat el deodată. Coborâți bărcile imediat! Coborâți-le!

Înainte ca eu să apuc să sar în barca mea, m-a luat deoparte, de parcă aș fi fost un inferior neexperimentat, ca să mă avertizeze:

— Când ajungi aproape de ea, să ai grijă să nu te scufunzi o dată cu ea. Ai înțeles?

Mi-a murmurat aceste cuvinte în confidențialitate, ca să nu ne audă nici unul dintre bărbații de la curentul de palanc și am fost șocat.

”Dumnezeule! De parcă într-o situație atât de urgentă, aș putea să mă opresc și să mă gândesc la pericol!” am exclamat eu în gând, cu dispreț față de asemenea precauții intransigente.

Un marinar adevărat are nevoie de multe lecții ca să se formeze, iar eu mi-am primit mustrările imediat. Căpitanul meu, mai experimentat, părea să-mi citească gândurile pe fața nevinovată dintr-o privire scrutătoare.

— Tu mergi acolo ca să salvezi vieți, nu ca să scufunzi echipajul bărcii pentru o nimica toată, mi-a mârâit el sever în ureche.

Dar, în timp ce barca se îndepărta de navă, el s-a aplecat și a strigat:

— Totul rămâne în puterea brațelor voastre, bărbați. Luptați pentru viață!

Ne-am grăbit de parcă am fi participat la o întrecere și nu aș fi crezut

vreodată că echipajul unui vas comercial de rând putea să rămână hotărât cu atâta ferocitate în fața legănării cadențate a vâslelor. Ceea ce căpitanul nostru observase înainte ca noi să plecăm a devenit imediat foarte clar și pentru noi. Ținta acțiunii noastre atârna de un fir de păr deasupra abisului acela de ape care se încăpățâna să-și cedeze morții până la Ziua Judecății. Era o întrecere între bărcile a două vapoare, care se luptau cu moartea pentru premiul vieții a nouă oameni, iar moartea își luase startul în avans. Am văzut de departe cum echipajul bricului muncea la pompe - încă mai pompau la epava care se oprise deja atât de departe, pe hula aceea joasă, domoală, peste care bărcile noastre se ridicau și cădeau ușor, fără să-și controleze viteza, care se ridica aproape la aceeași înălțime cu traversele superioare, trăgând de capetele mecanismului stricat și legănându-se dezolant sub bompresul golaș.

Nici dacă am fi vrut, n-am fi putut alege o zi mai bună pentru concursul nostru de canotaj, chiar dacă am fi avut la dispoziție toate zilele pe care le-au văzut luptele singuratice și agoniile solitare ale vapoarelor de când corsarii norvegieni au cârmit spre vest, împotriva valurilor Atlanticului. A fost o întrecere foarte bună. La finish, între cele două bărci nu era distanță de nici măcar o vâslă, iar moartea venea pe locul al treilea, chiar pe vârful următoarei hule netede și în ciuda tuturor informațiilor contrare pe care le dețineam. Găurile de drenaj ale bricului au bolborosit toate încet când apa care se ridica pe laturile ei a scăzut somnoroasă cu un murmur încet, de parcă s-ar fi jucat în jurul unei stânci de nestrămutat. Parapetele ei longitudinale dispăruseră, i-am văzut puntea goală, lăsată în jos, ca o plută, apoi apele au invadat-o, măturându-i bărcile, vergele, încăperile - totul, cu excepția inelelor de punte și capetele pompelor. Am prins doar o jalnică ochire din ea, când m-am ridicat ca să-l primesc pe piept pe ultimul om care o părăsea, căpitanul, căzut la propriu în brațele mele.

Fusese o salvare ciudat de liniștită - o salvare lipsită de orice strigăt, fără vreun cuvânt rostit, fără un gest sau un semn, fără un schimb conștient de priviri. Chiar până în ultimul moment, cei de la bord au rămas li-piți de pompele ce au revărsat două șuvoaie de apă pe picioarele lor desculțe. Pielea lor maronie se vedea prin rupturile cămășii, iar cele două mănunchiuri de bărbați zdrențăroși, pe jumătate goi, continuau să se aplece din talie, în sus și în jos, unul în fața celuilalt, concentrați în munca lor extrem de solicitantă, fără să aibă timp să arunce o privire peste umăr la ajutoarele care se

îndreptau spre ei. În timp ce goneam neobservați, o voce de lângă noi a eliberat un urlet puternic de comandă, numai unul singur, iar apoi, în timp ce se ridicau în picioare, fără șepci și cu sarea care se usca gri în ridurile și cutele fețelor lor păroase, supte, clipind ridicol spre noi cu pleoapele lor roșii, au fugit de lângă mânere mâncând pământul, clătinându-se și îmbulzindu-se și s-au aruncat cu hotărâre chiar în capul nostru. Oscilațiile pe care le-au provocat când au căzut în barcă au avut un efect incredibil de distrugător asupra iluziei de demnitate tragică pe care orgoliul nostru a aruncat-o asupra întrecerilor dintre oameni și mare. În ziua aceea minunată, în care inhalam încet pacea și lumina soarelui ascunsă de ceață, a dispărut și iubirea mea romantică pentru ceea ce imaginația oamenilor proclamase ca fiind cel mai solemn aspect al Naturii. M-a revoltat indiferența cinică a mării față de meritele suferinței și curajului uman, dezgolite de acest spectacol ridicol, panicat, pe care l-a impus groaznicei nenorociri a nouă oameni cumsecade și marinari onorabili. Am văzut duplicitatea celei mai afectuoase dispoziții a mării. S-a întâmplat astfel pentru că marea nu s-a putut controla, dar respectul și teama zilelor de început pieriseră. Mă simțeam pregătit să zâmbesc amar farmecului ei încântător și să trimit căutături crunte manifestărilor ei de furie. Într-o clipă, înainte să ne îndepărtăm de navă, m-am gândit cu asprime la viața pe care eu o alesesem. Iluziile au dispărut, dar fascinația rămăsese. În cele din urmă, devenisem marinar.

Am vâslit din greu, vreme de un sfert de oră, apoi am dat drumul vâslelor, așteptând vaporul. Venea spre noi cu catargele umflate, care păreau prin ceață delicat de înalte și de o nobilitate elegantă. Căpitanul bricului, care stătea lângă mine, la vela de la pupa, cu fața în mâini, și-a ridicat capul și a început să vorbească cu un fel de volubilitate sumbră. Își pierduseră catargele și, în timpul unui uragan, se făcuse o spărtură în vas, au rămas în derivă săptămâni de-a rândul, întotdeauna la pompe, avu-seseră parte și de vreme mai proastă, vapoarele pe care le-au văzut nu i-au observat deloc, spărtura creștea tot mai mult, iar pe mare nu găseau nimic din care să încropească o plută. Era foarte greu să vezi în depărtare cum trece vapor după vapor ”de parcă toată lumea ar fi căzut de acord că trebuia să fim lăsați să ne înecăm”, a adăugat el. Dar au încercat în conti-nuare să țină bricul la suprafață cât mai multă vreme și, muncind tot timpul la pompe și neavând decât puțină mâncare, crudă în cea mai mare parte, care a ajuns până ”ieri-seară”, a continuat el monoton, ”chiar la apusul soarelui, oamenii s-au lăsat înfrânți”.

Aici a făcut o pauză abia perceptibilă, apoi a continuat cu exact aceeași intonație:

— Mi-au spus că bricul nu putea fi salvat și considerau că au făcut destul pentru ei înșiși. Nu le-am spus nimic. Era adevărat. Nu s-au răzvrătit. Nu aveam ce să le spun. Au rămas la pupa toată noaptea, la fel de nemișcați ca niște morți. Eu nici nu m-am întins. Am stat cu ochii în patru. O dată cu prima rază de soare, am văzut vaporul vostru. Am așteptat mai multă lumină, începeam să simt briza pe față. Apoi am strigat cât de tare am putut "Uitați vaporul acela!", dar numai doi oameni s-au ridicat foarte încet și au venit la mine. La început, numai noi trei, singurii, am rămas în picioare mai multă vreme, privind cum vă îndreptați spre noi și simțind că briza aproape se calmase. Dar apoi s-au mai ridicat și alții, unul după altul și încet-încet tot echipajul s-a strâns în spatele meu. M-am întors și le-am spus că vedeau vaporul venind spre noi, dar, pe briza aceasta ușoară, el putea să ajungă oricum prea târziu, decât dacă noi ne punem pe lucru și încercam să ținem bricul la suprafață destul de mult ca voi să aveți timp să ne salvați pe toți. Așa le-am spus și apoi am dat comanda să mânuiască pompele.

A dat comanda și a oferit și un exemplu, apucând el însuși de mânere, dar se pare că, înainte de a-l urma, oamenii au ezitat o clipă, uitându-se unul la altul neîncrezători.

— He, he, he! a izbucnit el în cea mai neașteptată, imbecilă, patetică și nervoasă chicoteală. Se simțeau înfrânți! S-au chinuit prea multă vreme! a explicat el apologetic și a lăsat ochii în jos și a rămas tăcut.

Douăzeci și cinci de ani e o perioadă lungă - un sfert de secol este un trecut obscur și îndepărtat, dar până și în ziua de azi îmi amintesc de picioarele, mâinile și fețele maroniu-închis a doi dintre acești bărbați, care se lăsaseră înfrânți de mare. Stăteau întinși pe o parte, nemișcați, pe scândurile de jos dintre băncile de lopătar, încovrigați ca niște câini. Aplecându-se peste suportul vâslelor, echipajul navei mele se uita lung și asculta de parcă era la teatru. Comandantul bricului s-a uitat în sus brusc, ca să mă întrebe ce zi era.

Pierduseră șirul zilelor. Când i-am spus că era duminică, 22 ale lunii, el s-a încruntat, făcând un calcul mintal, apoi a dat din cap de două ori cu tristețe, pentru sine, rămânând cu privirile pierdute.

Arăta groaznic de neîngrijit și de o sălbatică tristețe. Ar fi părut nebun dacă ochii lui albaștri nu ar fi avut o candoare de nestins și o privire nefericită, obosită, ce căuta în fiecare moment bricul scufundat și abandonat, de parcă nu și-ar fi găsit odihna altundeva. Dar era un om prea simplu ca să înnebunească, prea simplu în naturaleţea lui masculină care poate, prin ea însăși, să scape un om nevătămat la minte și corp în urma unei întâlniri cu ghidușia mortală a mării sau cu furia sa mai puțin abominabilă.

Nici furioasă, nici ghiduşă, nici surâzătoare, ea cuprindea vaporul pe care îl vedeam departe și care devenea tot mai mare pe măsură ce se apropia de noi, de bărcile noastre cu oamenii salvați și de carcasa dezmembrată a bricului pe care o lăsam în spate, în îmbrățișarea generoasă și placidă a liniștii sale, pe jumătate pierdută în ceața alburie, ca într-un vis dc clemență infinită și afectuoasă. Nu i se citea nici o încruntare pe chip, nu avea nici un rid, nici cel mai mic val. Înaintarea apelor puțin umflate era atât de calmă, încât semăna cu ondularea elegantă a unei bucăți de mătase cenușie, lucioasă, ce trimite luciri verzui. Vâsleam ușor, dar, când căpitanul bricului, după ce a aruncat o privire peste umăr, s-a ridicat în picioare exclamând încet, oamenii mei și-au tras vâslele instinctiv, iar barca noastră s-a oprit.

Se sprijinea de umărul meu, îl strângea puternic, în timp ce brațul, pe care îl ridicase rigid, arăta cu un deget acuzator imensitatea calmă a oceanului. După prima exclamație, care a oprit legănarea vâslelor noastre, nu a mai scos nici un sunet, dar întreaga lui atitudine părea să strige cu indig-nare: ”Priviți!” Nici nu puteam să-mi imaginez ce viziune drăcească avea. Am tresărit, iar energia uimitoare a gestului său împietrit mi-a făcut inima să bată mai tare, anticipând ceva monstruos și de neimaginat. Neclintirea din jurul nostru devenea zdrobitoare.

Pentru o clipă, suita de ondulații mătăsoase a continuat cu inocență. Am văzut cum fiecare dintre ele umfla linia cețoasă a orizontului, departe, foarte departe, dincolo de epava scufundată a bricului, iar în clipa următoare, cu o ușoară zdruncinare a bărcii noastre, trecuse pe sub noi, apoi dispărând. Cadența liniștitoare a ridicării și căderii, tandreţea neschimbată a forței sale irezistibile, marele farmec al apelor adânci îmi încălzeau plăcut sufletul, ca otrava subtilă a unei poțiuni afrodisiace. Dar toate acestea n-au durat decât câteva secunde,

pentru că, imediat, am sărit și eu în sus, făcând barca să se legene ca cel mai veritabil dintre ”marinarii de uscat”.

Se petrecea ceva uimitor, misterios, tulburat în pripă. Am urmărit cu uluire neîncrezătoare și fascinată, așa cum orice om privește mișcările zăpăcite, rapide, ale unei acțiuni violente pe întuneric. Era ca și cum la un semnal dat, suita de ondulații calme părea să se fi oprit brusc în jurul bricului. Printr-o stranie iluzie optică, marea întreagă părea să se ridice deasupra lui, printr-o înălțare pe suprafața mătăsoasă, unde, într-un anumit loc, un șuvoi de spumă a izbucnit cu ferocitate. Apoi sforțările s-au potolit. S-a împrăștiat peste tot, iar înălțarea calmă a apelor a fugit, ca și înainte, de la orizont, într-o cadență neîntreruptă a mișcării, trecând pe sub noi cu o zdruncinătură puțin prietenească a bărcii noastre. Departe, acolo unde fusese bricul, o pată albă furioasă, unduindu-se pe fața gri-oțel a apelor, ce răspândea luciri verzui, s-a diminuat rapid, fără o șuierătură, ca o pată de zăpadă albă ce se topește în soare. Iar marea neclintire ce a urmat acestei inițieri în ura implacabilă a mării părea înțesată de gânduri îngrozite și umbre ale dezastrului.

”A dispărut!” a strigat din adâncul pieptului omul meu de la prova, pe un ton hotărât. A scuipat în palme și a apucat cârma mai cu putere. Căpitanul bricului și-a coborât încet brațul țeapăn și s-a uitat la fețele noastre într-o tăcere intenționat solemnă, care ne-a făcut să-i împărtășim respectul și teama stupidă, mirată. Imediat, s-a așezat lângă mine și s-a aplecat cu seriozitate spre echipajul bărcii mele, care, legănându-se în același timp într-o bătaie lungă și ușoară a vâslei, și-au fixat ochii asupra lui cu solidaritate.

— Nici un alt vapor nu s-ar fi descurcat așa de bine! le-a spus el hotărât, după un moment de tăcere tensionată, în timpul căreia, cu buze tremurătoare, el părea să caute cuvintele potrivite pentru o mărturie atât de înaltă. Era un vas mic, dar foarte bun. Nu mi-a fost teamă. Era puternic. În ultima călătorie, au mers cu el soția și cei doi copii ai mei. Nici un alt vapor nu ar fi putut să înfrunte atâta timp vremea pe care el a înfruntat-o zile în șir înainte să fim dezarborați acum două săptămâni. Era destul de epuizat și asta e tot. Puteți să mă credeți. A rezistat sub noi zile de-a rândul, dar n-a putut rezista la nesfârșit. A fost destul de mult. Mă bucur că s-a terminat. Nu a mai existat vreun alt vapor care să plece și să se scufunde în mare pe o vreme ca aceasta.

Acest descendent al unei familii de câini de mare era persoana cea mai îndreptățită să rostească orațiile funebre ale unui vapor, el, a cărui existență națională, atât de puțin pătată de excesul de virtuți bărbătești, nu ceruse nimic, decât cel mai mic petic de uscat pe care să pășească. Prin meritele strămoșilor, buni cunoscători ai problemelor maritime, și prin simplitatea sufletului său, devenea cel mai potrivit pentru a ține acest discurs. Nu lipsea nimic din ordinea lui studiată - nici milă, nici încredere, nici elogiul merituoșilor sacrificați, cu recitalul edificator al realizărilor lor. Vaporul trăise, iar el îl iubise, vaporul suferise, iar el se bucura acum că se odihnea. Ținuse un discurs minunat. Era, în aceeași măsură, corect în loialitatea sa față de elementul cardinal al credinței unui marinar, în raport cu care cuvântarea lui era ca o confesiune stupidă. ”Vapoarele sunt bune”. Într-adevăr, vapoarele sunt bune. Cei care trăiesc pe mare trebuie să respecte acest crez în primul și în ultimul rând și, cum îl priveam cu coada ochiului, m-am gândit că nu toți oamenii sunt cu totul nedemni, ca onoare și conștiință, să rostească elogiul funerar al statorniciei unui vapor în viață și în moarte.

Mai apoi, șezând alături de mine, strângându-și ușor mâinile care atârnau între genunchi, nu a rostit nici un cuvânt, nu a făcut nici o mișcare, până când umbra velelor vaporului a căzut asupra bărcii, când, la chiuitul zgomotos care saluta întoarcerea victorioșilor cu premiul lor, el și-a ridicat fața tulburată cu un ușor zâmbet de indulgență patetică. Zâmbetul acesta al unui descendent de seamă al celei mai vechi familii de oameni ai mărilor, a căror îndrăzneală și duritate nu lăsase nici o urmă de măreție și glorie pe ape, a completat ciclul inițierii mele. Tristețea sa compătimitoare avea o profunzime infinită a înțelepciunii ereditare. Ea a făcut ca izbucnirea însuflețită de urale să sune ca un zgomot copilăros de triumf. Echipajul nostru striga cu o încredere imensă - ce suflete sincere! de parcă ai fi putut fi vreodată sigur că ai izbândit în fața mării, care a trădat atâtea vapoare de mare ”renume”, atâția oameni mândri, atâtea înalte ambiții de faimă, putere, avere, măreție!

Pe când aduceam barca sub curentul de palanc, căpitanul meu, foarte bine dispus, s-a aplecat în față, întinzându-și coatele roșii și pistruiate pe traversă și mi-a strigat sarcastic, cu profunzimea sa de filozof cinic:

— Până la urmă ai adus barca înapoi, nu-i așa?

Sarcasmul ”îl caracteriza întru totul” și tot ce se poate spune în favoarea lui este că nu era decât o manifestare firească. Dar asta nu mă făcea să-l apreciez. Însă cel mai corect și indicat ar fi să te potrivești ca-racterului comandantului tău.

— Da. Am adus barca cu bine, domnule, i-am răspuns eu, iar omul acela cumsecade m-a crezut. El nu putea să vadă asupra mea semnele recentei inițieri. Cu toate acestea, nu mai eram același tânăr care plecase cu barca - murind de nerăbdare să mă iau la întrecere cu moartea, ca să primesc în final premiul vieții a nouă oameni.

Deja priveam marea cu alți ochi. Știam că este capabilă să trădeze înflăcărarea generoasă a tinereții cu tot atâta implacabilitate, ignorând atât binele, cât și răul, ar fi trădat lăcomia cea mai ticăloasă sau eroismul cel mai nobil. Încrederea mea în măreția ei generoasă dispăruse. Și am privit marea cea adevărată - marea care se distrează pe seama oamenilor până le frânge inima și obosește vapoarele puternice până le aduce în pragul morții. Nimic nu poate schimba amărăciunea tot mai mare a inimii sale. Deschisă față de toată lumea și fără să fie credincioasă nimănui, ea își exercită fascinația ca să distrugă tot ce e mai bun. Nu e bine să iubești. Nu cunoaște obligația jurământului, nici fidelitatea nefericirii, a tovărășiei și a devoțiunii îndelungate. Ea face întotdeauna o mare promisiune, dar singurul secret al posesiunii sale este puterea, puterea și puterea geloasă, neodihnită, a unui om care păzește în spatele porților sale o comoară râvnită.

37

În afara tuturor asocierilor dintre aventuri și glorie, moștenirea comună a omenirii, Marea Mediterană, leagănul traficului maritim și a artei luptelor navale, stârnește afecțiunea marinarilor. Ea a protejat arta marinarului încă de la început. El o privește așa cum un bărbat privește camera mare a copiilor dintr-un conac foarte, foarte vechi, în care generații nenumărate din familia sa au făcut primii pași. Spun familia sa pentru că, într-un fel, marinarii fac parte din aceeași familie: toți descind din strămoșul aventurier și neîngrijit care, încălecând pe un buștean deformat și vâslind cu o creangă strâmbă, a realizat prima călătorie de coastă într-un golf adăpostit, în strigătele de admirație ale tribului său. E de regretat faptul că toți acești frați în măiestrie și sentimente, ale căror generații au învățat să meargă pe puntea unui vapor din camera aceea de copii, s-au repezit nu numai o dată să-și taie acolo gâtul unul altuia. Dar se pare că viața are nevoie și de așa ceva. Fără înclinațiile umane spre crimă și alte nedreptăți, nu ar fi existat eroismul istoric. Această reflecție ne consolează. Și apoi, dacă examinăm actele de violență cu imparțialitate, nu par foarte importante. De la Salamis la Actium, prin Lepanto și Nil, până la masacrul naval de la Navarino, ca să nu mai menționez și alte ciocniri înarmate de mai puțin interes, tot sângele vărsat cu eroism în Marea Mediterană nu a lăsat nici măcar o pată purpurie pe azurul adânc al apelor sale clasice.

Bineînțeles, s-ar putea spune că războaiele au format destinul omenirii. Întrebarea dacă l-au format bine rămâne, totuși, fără răspuns. Dar nici nu prea merită să discutăm. E foarte probabil ca, dacă bătălia de la Salamis n-ar fi avut loc niciodată, fața pământului să nu fi fost cea pe care o vedem astăzi, modelată de inspirația mediocră și muncile mioape ale oamenilor. Dintr-o îndelungată și nefericită experiență de suferință, nedreptate, renegare și agresiune, națiunile de pe întreg pământul sunt în mare parte do-minate de frică - genul de teamă pe care un mic și ieftin discurs o transformă în furie,

ură și violență. Frica inocentă, sinceră a dus la multe războa-ie. Dar bineînțeles că nu și teama de război, care, în evoluția sentimentelor și ideilor, a început să fie considerată în cele din urmă ca o ce-remonie pe jumătate mistică și glorioasă, cu anumite rituri moderne și incantații preliminare, în cazul căreia s-a pierdut concepția adevăratei sale naturi. Ca să înveți adevărata față, forță și moralitate a războiului ca o funcțiune normală a umanității, trebuie să ai pene în păr și un inel în nas sau, chiar mai mult de-atât, dinți piliți cât să rămână doar vârfuri ascuțite și pieptul tatuat. Din păcate, întoarcerea la podoabe atât de simple este imposibilă. Suntem legați de trăsurile progresului. Nu mai există cale de întoarcere și, dacă punem ghinionul în față, societatea noastră, care a făcut atât de multe pentru confortul și împodobirea corpurilor și pentru elevarea minților noastre, a comis crime legale și inutil de costisitoare.

Toată problema armamentului perfecționat a fost abordată de guvernele lumii într-o grabă nervoasă și nechibzuită, în vreme ce calea cea dreaptă era chiar în fața lor și nu trebuia decât să fie urmată cu hotărâre calmă. Priveghiurile și muncile intelectuale ale unor clase de inventatori ar fi trebuit răsplătite cu larghețe onorantă, după cum cerea justiția. Iar corpurile inventatorilor ar fi trebuit spulberate în bucăți cu ajutorul propriilor explozibile perfecționate și a armelor îmbunătățite, cu un public larg, așa cum dictează spiritul obișnuit de prudență. Prin această metodă, ardoarea cercetărilor în direcția astfel stabilită era limitată fără violarea principiilor științei. Din cauza lipsei unei gândiri obiective din partea ghizilor și maeștrilor noștri, acest curs nu a fost urmat, dar o minunată simplitate a fost sacrificată fără nici un avantaj real. O minte cumpătată nu se poate apăra de multă amărăciune doar gândindu-se la bătălia de la Actium (care nu s-a purtat pentru o miză mai mică decât dominarea întregii lumi). Flota lui Cezar sau flota lui Antonius, incluzând divizia egipteană și galera Cleopatrei cu pânze purpurii au costat probabil mai puțin decât două nave militare moderne sau, în jargonul naval, două unități capitale. Dar, oricât jargon stângaci am folosi, el nu poate ascunde un fapt bine calculat care să chinuiască sufletul oricărui economist lucid. Nu este prea posibil ca Marea Mediterană să fie martora unei bătălii cu miză mare, dar când va veni momentul pentru un alt război istoric, fundul său se va îmbogăți mai mult ca oricând de o mare cantitate de fier vechi zimțat, plătit în greutatea sa în aur de populațiile înșelate care împânzesc insulele și continentele planetei.

38

Fericit cel care, asemenea lui Ulise, a făcut o călătorie plină de aventuri. Și nu există mare mai potrivită pentru călătorii aventu-roase ca Mediterana, marea continentală pe care strămoșii o considerau atât de vastă și atât de plină de minuni. Și, într-adevăr, era teribilă și minunată, pentru că noi suntem singurii care, dominați de îndrăzneala minții noastre și de tremurul inimilor, suntem artizani ai minunii și romantismului acestei lumi.

Pentru marinarii mediteraneeni sirenele blonde cântau printre stâncile negre clocotind în spumă albă și vocile misterioase ce se auzeau pe întuneric deasupra valului mișcător - voci amenințătoare, seducătoare sau profetice precum vocea auzită la începutul erei creștine și care aparținea maestrului unui vas african din golful Syrta, ale cărui nopți calme sunt bântuite de murmure stranii și umbre zărite doar pentru o clipă. Îi rosteau numele, rugându-l să plece și să spună tuturor oamenilor că marele zeu Pan murise. Dar marea legendă a Mediteranei, legenda cântecului tradițional și a istoriei serioase, rămâne în mințile noastre, fascinantă și ne-muritoare.

Marea întunecată și înfricoșătoare a pribegiilor subtilului Ulise, agitată de mânia zeilor olimpieni, ce ocrotește pe insulele sale furia unor monștri stranii și trucurile femeilor ciudate, ruta principală a eroilor și înțelepților, războinicilor, piraților și sfinților, marea banală a comercianților cartagineni și lacul recreatic al Cezarilor romani pretinde venerația oricărui marinar, ca locaș istoric al acelui spirit de sfidare deschisă împotriva marilor ape ale pământului - însuși sufletul vocației sale. Răspândindu-se astfel spre vest și sud, în vreme ce un tânăr părăsește adăpostul pe care i-l ofe-rea căminul părintesc, spiritul acesta și-a găsit drumul spre Indii, a descoperit coastele unui nou continent și a traversat în cele din urmă i-mensitatea mărețului Pacific, bogat în grupuri de insule izolate și misterioase precum constelațiile de pe cer.

Primul impuls navigațional a prins întâia sa formă vizibilă în bazinul acela fără flux, eliberat de bancuri ascunse și curenți trădători, aruncând parcă o privire plină de afecțiune fragedei vârste a meseriei. Țărmurile abrupte ale Mediteranei au favorizat începuturile uneia dintre cele mai îndrăznețe acțiuni ale umanității, iar fermecătoarea mare continentală a a-venturilor clasice a condus umanitatea treptat de la un promontoriu la altul și până în largul promisiunii nețărmuritelor oceane, dincolo de Stâlpii lui Hercule.

39

Farmecul mediteranean sălășluiește în aroma de neuitat a zilelor mele de început și, până la această oră, marea, asupra căreia domneau nedisputați numai romanii, a păstrat pentru mine fascinația romantismului tânăr. În prima noapte de Crăciun pe care am petrecut-o departe de uscat, a trebuit să fugim înaintea unei furtuni din Golful Leilor, ceea ce făcea ca, pe când sărea în fața ei peste mările scurte, vechiul vapor să geamă din fiecare lemn, până când l-a adus la destinație, lovit și fără suflare, la adăpostul insulei Majorca, unde apele calme erau tulburate, chiar sub cerul furtunos, de o briză fioroasă.

Noi, sau mai degrabă ei, pentru că eu de-abia văzusem două picături de apă sărată în viața mea până atunci, l-au făcut să se tot îndepărteze și să se apropie în ziua aceea, în timp ce eu ascultam cu curiozitatea anilor mei fragezi cântecul vântului în velatura vaporului. Monotonia și vibrația trebuia să crească ulterior în intimitatea inimii sale, să treacă în sânge și în oase, să însoțească gândurile și acțiunile a două decade încheiate și să rămână ca un reproș care vânează pacea unei vieți familiale tihnite și să intre chiar în textura visurilor visate în siguranța oferită de un acoperiș de grinzi și țiglă. Era un vânt bun, dar n-am mai continuat drumul în ziua aceea.

Lucrul acela (n-am să-l numesc vapor de două ori în aceeași jumătate de oră) avea o spărtură. Era o scurgere completă, generoasă, copleșitoare - apa intra peste tot, ca într-un coș. Am luat parte cu entuziasm la agitația pe care a cauzat-o ultima infirmitate a unui vas nobil, fără să mă întreb prea mult de ce sau de unde. Bănuiala anilor mei mai maturi este că, plictisit de viața ei interminabilă, venerabila antichitate căsca de plictiseală din fiecare încheietură. Da, la vremea aceea, nu știam. Știam foarte puțin în general și cu atât mai puțin ce făceam pe galera aceea.

Îmi amintesc că, exact ca în comedia lui Molière, unchiul meu a pus

aceeași întrebare, folosind aceleași cuvinte - dar nu valetului meu confident, ci peste pământuri foarte întinse, într-o scrisoare al cărei ton batjocoritor, dar indulgent nu reușea să-i ascundă neliniștile aproape părintești. Cred că am încercat să-i transmit impresia (complet nefondată) că Indiile de Vest îmi așteptau venirea. Trebuia să mă duc acolo, era un fel de convingere mistică - ceva de genul unei chemări. Dar era dificil să-i expun în mod inteligibil bazele acestei credințe unui om cu o logică riguroasă, chiar dacă era de o bunătate infinită.

Adevărul trebuie să fi fost că, lipsit total de experiență în științele umane ale șiretului grec - înșelător al zeilor, iubitor al femeilor stranii, evocatorul de umbre însetate de sânge -, tânjeam totuși după începutul propriei odisei obscure, care, așa cum se cuvenea unui modern, să-și desfășoare minunile și terorile dincolo de Stâlpii lui Hercule. Oceanul disprețuitor nu s-a deschis ca să înghită îndrăzneala mea, deși vasul, ridicola și vechea galeră a nebuniei mele, transportatorul de zahăr, vechi, obosit, care își pierduse vraja, părea deosebit de dispus să se deschidă și să înghită câtă apă sărată putea să încapă. Aceasta, chiar dacă mai lipsit de grandoare, ar fi fost la fel de iremediabilă ca o catastrofă.

Dar nu s-a întâmplat nici o catastrofă. Am trăit să pot vedea pe un țărm un negru și tânăr "Nausica", cu un șir vesel de tinere slujnice, care duceau coșuri de lenjerie la un râu limpede, umbrit de coroanele palmierilor subțiri. Pășind libere într-o ploaie de raze rupte din soare, culorile vii ale veșmintelor lor împodobite și auriul cerceilor confereau figurilor lor o splendoare barbară și regală. Albeața dinților lor era încă și mai orbitoare decât splendoarea bijuteriilor pe care le purtau în urechi. Latura umbroasă a viroagei licărea de zâmbetele lor. Erau la fel de trufașe precum nenumărate prințese, dar - vai! - nici una dintre ele nu era fiica unui suve-ran negru ca pana corbului. Acesta a fost norocul meu abominabil - de a mă fi născut numai la un milimetru de douăzeci și cinci de secole prea târziu, într-o lume în care regii devin tot mai rari cu o viteză scandaloasă, în timp ce puținii care-au mai rămas au adoptat manierele și obiceiurile neinteresante ale banalilor milionari. Evident, în 187… era o speranță deșartă să vezi doamnele unei case regale mergând prin lumina variată a soarelui, cu coșuri de lenjerie pe capete, către malurile unui râu curat, umbrit de frunzele stelate ale palmierilor. Era o speranță deșartă. Că nu m-am întrebat dacă, mărginit de lucruri imposibile și descurajante ca acestea, viața

mai merita trăită este numai pentru că atunci aveam înaintea mea alte întrebări presante, dintre care unele au rămas fără răspuns până în ziua de azi. Vocile răsunătoare, vesele, ale acestor frumoase tinere au speriat sumedenia de păsări colibri, ale căror aripi delicate învăluiau în ceața vibrațiilor lor vârfurile arbuștilor înfloriți.

Nu, nu erau prințese. Râsetele lor dezlănțuite umpleau viroaga încinsă, înțesată de ferigi, erau de o puritate neînsuflețită, ca ale unor locuitori sălbatici, inumani, din pădurile tropicale. Urmând exemplul unor călători prudenți, m-am retras nevăzut - și m-am întors la Marea Mediterană, marea aventurilor clasice, dar nu cu mult mai înțelept decât eram înainte.

40

A fost scris că acolo, în camera de copii a strămoșilor noștri navigatori, eu voi învăța să fac primii pași în meseria mea și să iubesc tot mai mult marea, orb, așa cum iubirea tânără este de obicei, dar la fel de acaparantă și dezinteresată cum este orice iubire adevărată. Nu i-am cerut nimic - nici măcar o aventură. Cred că astfel am dat dovadă de mai multă înțelepciune intuitivă decât înalt sacrificiu de sine. Nimeni nu are parte de o aventură numai pentru că a cerut acest lucru. Cel care începe o vânătoare intenționată de aventuri nu reușește decât să adune fructe din Marea Moartă, decât dacă, într-adevăr, zeii îl iubesc și este măreț printre eroi, precum acel minunat cavaler, Don Quijote de la Man-cha. Dar pentru noi, muritorii de rând, cu aspirații mediocre, care suntem prea temători ca să confundăm atâția giganți malefici cu mori de vânt cinstite, aventurile sunt primite ca vizitele unor îngeri. Vin pe neașteptate, atunci când ne complacem mai mult în starea noastră. Ca și musafirii neinvitați, ele vin de multe ori în momente nepotrivite. Iar noi le lăsăm bucuroși să treacă fără să le descoperim și fără să fim re-cunoscători pentru o favoare atât de mare. După mulți ani, privind înapoi, de la jumătatea drumului în viață, la evenimentele trecutului, care, ca o mulțime prietenoasă, par să ne privească lung, trist, în timp ce noi ne grăbim spre țărmul cimmerian, putem vedea ici și colo, în mulțimea cenușie, o siluetă tot mai deslușită, cu o ușoară aureolă, de parcă ar fi captat toată lumina cerului nostru deja la crepuscul. Și, după strălucirea aceasta, putem recunoaște chipurile adevăraților noștri aventurieri, ale musafirilor odată neinvitați pe care, în tinerețea noastră, îi primeam pe neașteptate.

Dacă Marea Mediterană, venerabila (și uneori dureros de indispusa) protectoare a tuturor navigatorilor, avea să-mi agite tinerețile, asigurarea leagănului necesar într-o asemenea operație a fost încredințată de Soartă celei mai întâmplătoare alăturări de tineri iresponsabili (care erau totuși mai în vârstă decât mine). După

modelul ”Istoriei celor treisprezece” a lui Balzac, ce avea și un strop de romantism de capă și spadă, ei își iroseau viața într-o veselă nestatornicie, de parcă s-ar fi îmbătat cu soare provensal.

Cea care era leagănul meu în zilele acelea fusese construită pe râul Savona de un faimos constructor naval, a fost armată în Corsica de un alt om la fel de cumsecade, iar în actele ei a fost descrisă ca o ”matahală” de șaizeci de tone. De fapt, era o adevărată balancelle cu două pânze scurte, ce scrutau înainte, și două verge șerpuite, fiecare lungă ca și carcasa ei. Era un adevărat copil al Lacului Latin, cu două pânze întinse enorme, ce semănau cu aripile ascuțite de pe corpul subțire al unei păsări de mare, iar nava, ce semăna într-adevăr cu o pasăre, părea mai degrabă că zbura foarte aproape de mare decât că plutea.

Purta numele ”Tremolino”. Cum se traduce numele ei? ”Tremurătoarea”? Ce nume nepotrivit pentru cea mai curajoasă navă care și-a muiat vreodată coastele în spuma înfuriată! E adevărat, am simțit cum tremura nopți și zile de-a rândul sub picioarele mele, dar era din cauza tensiunii încleștate a curajului ei solidar. În scurta, dar strălucita ei carieră, nu m-a învățat nimic, dar mi-a dat totul. Îi datorez faptul că mi-a trezit iubirea pentru mare care, cu tremurul micului și rapidului ei corp și cu îngânarea vântului sub velele ei latine, s-a furișat în inima mea cu un fel de violență tandră și a pus o stăpânire despotică pe imaginația mea. ”Tremolino”! Până în ziua de azi, nu pot rosti sau scrie acest nume fără să simt o ciudată strângere de inimă și fără să-mi pierd răsuflarea de plăcere amestecată și groază pentru prima experiență pasională.

41

Datorită lui ”Tremolino”, noi patru formam (ca să folo-sesc un termen bine cunoscut în ziua de azi în orice sferă socială) un ”sindicat”: un sindicat internațional și uimitor. Noi toți eram regaliștii înflăcărați din complexul legitimist alb ca zăpada - Dumnezeu știe de ce! În orice grup de bărbați, în general există unul care, prin autoritatea conferită de vârstă și de înțelepciunea experienței, conferă un caracter colectiv întregului grup. Dacă mai menționez și faptul că cel mai bă-trân dintre noi era foarte bătrân - aproape treizeci de ani - și că declara cu neglijență galantă ”Eu trăiesc cu sabia în mână”, cred că am dat destule informații pe subiectul înțelepciunii nostre colective. Era un domn din Carolina de Nord, inițialele numelui lui erau J.M.K.B. Și chiar trăia cu sabia în mână, din câte știu eu. Dar a și murit de sabie, mai târziu, în timpul unei încăierări balcanice, susținând cauza unor sârbi sau a unor bulgari, care nu erau nici catolici, nici gentilomi - cel puțin nu în sensul exaltat, dar mărginit, pe care îl atașa el cuvântului acesta din urmă.

Bietul J.M.K.B., american, catolic și gentilom, așa cum era el gata să se descrie în momentele de expansivitate trufașă! Mă întreb dacă s-ar mai găsi în Europa gentilomi aspri la chip și cu siluetă elegantă, cu o înfățișare distinsă, cu maniere de salon fascinante și privirea întunecată, fatală, ca-re să trăiască cu sabia în mână. Îmi închipui că familia lui a fost ruinată în Războiul Civil și se pare că vreo zece ani a dus o viață rătăcitoare pe Bătrânul Continent. Cât despre Henry C. - următorul ca vârstă și înțelepciune din grupul nostru, el evadase din rigiditatea de nezdruncinat, bine înrădăcinată, a familiei sale, dacă îmi aduc bine aminte, într-o suburbie londoneză de oameni bogați. Datorită autorității lor respectabile, el se prezenta străinilor pur și simplu ca ”oaia neagră”. Nu am mai văzut niciodată printre paria un exemplar mai sincer decât el. Niciodată.

Oricum, familia lui avea eleganța de a-i trimite câțiva bani din când în

când. Îndrăgostit de sud, de Provence, de oamenii ei, de viața de acolo, de razele soarelui și sărăcia ei, strâmt în piept, înalt și miop, mergea pe străzi și pe alei cu pași mari, cu picioarele lui mari, care se proiectau mult în a-vans față de corpul lui, cu nasul alb și mustața roșcată îngropată într-o carte deschisă, pentru că avea obiceiul de a citi în timp ce mergea. E un mare mister cum de reușea să nu cadă în prăpăstii, de pe cheiuri, sau pe scări. Pieptarii paltonului său erau umflați din cauza edițiilor de buzunar din variați poeți. Când nu-i citea pe Virgil, Homer, Mistral în parcuri, restaurante, pe străzi și alte asemenea locuri publice, scria sonete (în franceză) dedicate ochilor, urechilor, bărbiei, părului și altor trăsături vi-zibile desăvârșite, ale unei nimfe pe nume Thérèse, fiica, sinceritatea mă obligă s-o spun, a unei anumite doamne Léonore care ținea o cafenea mică pentru marinari pe una dintre străzile cele mai înguste ale vechiului oraș.

O față mai fermecătoare, cu trăsături mai curate decât o piatră prețioasă antică și mai delicată la culoare ca petala unei flori, nu a fost pusă pe un corp - vai! - cam scund. El îi citește versurile chiar în cafenea, cu nevinovăția unui copil mic și cu vanitatea unui poet. Noi l-am urmat acolo de bună voie, măcar și numai ca s-o vedem pe divina Thérèse râzând sub ochiul negru și vigilent al doamnei Léonore, mama ei. Râdea foarte frumos, nu neapărat de sonete, pe care nu putea decât să le aprecieze, ci mai mult de accentul franțuzesc al bietului Henry, care era unic, semănând cu ciripitul păsărilor, dacă păsările ciripesc vreodată cu o intonație bâlbâită, nazală.

Cel de-al treilea partener al nostru era Roger P. de la S. - cavalerul provensal cu aspectul cel mai scandinav, blond și înalt de doi metri, cum îi stătea bine descendentului norvegienilor rătăcitori pe mări. Era autoritar, incisiv, manifesta mereu un dispreț spiritual, purtând în buzunar o comedie în trei acte, iar în piept o inimă distrusă de pasiunea lipsită de speranță pentru frumoasa lui verișoară, măritată cu un individ bogat, negustor de seu. Obișnuia să ne ducă să prânzim în casa lor fără nici un fel de formalitate. Eu admiram răbdarea scumpei doamne. Soțul ei era un suflet împăciuitor și resemnat, de această ultimă trăsătură beneficiind și ”prietenii lui Roger”. Eu suspectam că el era îngrozit în secret de aceste invazii. Dar avea un salon carlist și în consecință eram bine primiți. Se discuta foarte mult despre posibilitatea de a stârni interesul lui Reznetto, care tocmai trecuse Pirineii, pentru Catalonia.

Fără îndoială că Don Carlos trebuie să fi avut mulți prieteni ciudați, dar, printre ei, nici unul mai fantastic de extravagant decât Sindicatul Tremolino, care obișnuia să se întâlnească într-o tavernă de pe cheiurile vechiului port. Fără îndoială că vechiul oraș Marsilia nu cunoscuse niciodată, începând cu zilele primilor fenicieni, un grup mai ciudat de ar-matori. Ne întâlneam ca să discutăm și să stabilim planul de operare pentru fiecare dintre călătoriile lui "Tremolino". În aceste operațiuni, era vizată și o bancă - o bancă foarte respectabilă. Dar mă tem că voi sfârși prin a spune prea multe. Doamnele erau și ele vizate (chiar mă tem că voi spune prea mult) - tot felul de doamne, unele destul de vârstnice cât să știe că pot avea încredere în prinți, altele tinere și cu destule iluzii.

Una din această ultimă categorie reușea niște imitații foarte amuzante, ne-a spus ea confidențial, ale unor persoa-ne sus-puse, pentru care se grăbea mereu la Paris să discute cu ele în interesul cauzei - Por el Rey! Era carlistă și de sânge basc, iar chipul ei curajos avea puțin din expresia unei leoaice (mai ales când își lăsa părul liber) și cu sufletul ușuratic al unei vrăbiuțe îmbrăcate în fulgi parizieni fini, care aveau și o șmecherie - se desprindeau în mod tulburător în momentele cele mai neașteptate.

Într-adevăr, imitația pe care o făcea unui personaj parizian foarte sus-pus - așa cum îl reprezenta ea, stând în colțul unei camere, cu fața la perete, frecându-și ceafa și gemând neajutorat: "Rita, o să mă omori!" - ajungea să te facă (dacă erai tânăr și lipsit de griji) să mori de râs. Avea un unchi încă în viață, un carlist foarte eficient, preot într-o parohie mică de munte din Guipuzcoa. Ca membru navigant al sindicatului (ale cărui planuri depindeau foarte mult de informațiile donei Rita), mi se încredințau mereu mesaje umil de afectuoase pentru bătrân. Trebuia să transmit aceste mesaje catârgiilor aragonezi (care urmau, fără îndoială, să aștepte va-sul "Tremolino" în apropierea Golfului Trandafirilor), pentru ca aceștia să le ducă loiali pe continent, împreună cu diferitele produse ilegale care ajunseseră pe uscat în secret sub tambuchii lui "Tremolino".

Ei, acum chiar că mi-am dat drumul la gură prea mult (cum mă și temeam că o să fac până la urmă) despre încărcătura obișnuită a leagănului meu maritim. Dar să trecem peste asta. Și, dacă cineva o să remarce cu cinism că eu trebuie să fi fost un copil promițător în acea vreme, să trecem și peste asta. Nu mă preocupă decât bunul renume al

lui ”Tremolino” și susțin că un vapor nu este niciodată vinovat pentru păcatele, greșelile și nebuniile oamenilor lui.

42

Nu era vina lui ”Tremolino” că sindicatul depindea atât de mult de umorul, înțelepciunea și informațiile donei Rita. Pentru binele cauzei - Por el Rey! - luase o căsuță mobilată pe Prado. Ea lua întotdeauna căsuțe pentru binele cuiva, pentru bolnavi sau nefericiți, pentru artiști ratați, pentru cartofori faliți, speculanți temporar ghi-nioniști - prieteni vechi, cum obișnuia să explice pe un ton apologetic, ridicând din umerii ei frumoși.

E greu de spus dacă don Carlos era unul dintre ”vechii ei prieteni”. S-au mai auzit și alte lucruri incredibile în fumoare. Tot ce știu este că într-o seară, intrând imprudent în salonul căsuței, chiar după ce loiala susținătoare primise știrea succesului unui carlist important, am fost apucat după gât și talie și am fost învârtit prin cameră de trei ori în mod necugetat, în scârțâielile supărăciase ale mobilei și pe fredonarea unui vals într-o voce contralto caldă.

Când m-a eliberat din îmbrățișarea amețitoare, m-am așezat pe covor - firesc, dintr-o dată. Cu atitudinea această simplă, am aflat că J.M.K.B., care purta o cravată albă și un plastron mare, mă urmărise până în cameră, elegant, fatal, corect și sever. Ca răspuns la privirea lui lungă, sinistră nu-mai în limitele politeții, întrebătoare, am auzit-o pe Rita murmurând, puțin tulburată și enervată:

— Vous etes bete mon cher. Voyons! Ca n’a aucune consequance[4]

Foarte mulțumit, în cazul acesta, de a nu prezenta nici o importanță, dețineam deja elementele înțelesului lumesc al cuvintelor sale.

Rearanjându-mi gulerul - care, să spun drept, ar fi trebuit să fie unul rotund, deasupra unei haine scurte, dar nu era -, am remarcat în mod feri-cit că venisem să-mi iau rămas-bun, pentru că eram deja pregătit să plec pe mare chiar în noaptea aceea cu ”Tremolino”. Gazda noastră, care încă își mai trăgea sufletul și era puțin răvășită, s-a întors acră

spre J.M.K.B., vrând să știe când o să fie gata și EL să plece cu ”Tremolino” sau, altfel spus, să se alăture sediului regal. Oare aștepta, l-a întrebat ea ironică, chiar ajunul intrării în Madrid? Astfel, printr-un exercițiu judicios de tact și asprime, a restabilit echilibrul atmosferic al camerei cu mult înainte ca eu să plec chiar înainte de miezul nopții, după ce fusesem conciliat cu afecțiune, ca să cobor pe jos până în port și să salut ”Tremolino” prin obișnui-tul fluierat plăcut, de pe marginea cheiului. Era semnalul nostru, auzit invariabil de patronul Dominic, întotdeauna atent.

El ridica încet o lanternă ca să lumineze pașii mei de-a lungul scândurii înguste și elastice a pasarelei noastre primitive.

— Înseamnă că plecăm, a murmurat el chiar în momentul în care piciorul meu atingea puntea.

Eu eram solul plecărilor bruște, dar pe lumea aceasta nimic nu era destul de brusc ca să-l ia pe Dominic prin surprindere. Mustățile lui groase și negre, pe care bărbierul din colțul cheiului le ondula în fiecare dimineață cu niște clești încinși, păreau să ascundă un zâmbet perpetuu. Dar cred că nimeni nu văzuse vreodată forma reală a buzelor lui. După seriozitatea domoală și imperturbabilă a bărbatului acela cu pieptul lat, ai fi crezut că nu zâmbise niciodată în viața lui. În ochii lui stătea la pândă o privire de ironie lipsită de orice scrupul, de parcă ar fi fost înzestrat cu un suflet foarte experimentat și cea mai discretă dilatare a nărilor dădea feței lui ca bronzul o înfățișare de extraordinară îndrăzneală. Era singura alte-rare de trăsături de care părea capabil, pentru că era un sudist de tip concentrat, intenționat. Părul lui ca abanosul se ondula ușor pe tâmple. Poate că avea cam patruzeci de ani și era un mare călător pe marea continentală.

Viclean și necruțător, l-ar fi putut rivaliza în resurse pe fiul nefericit al lui Laertes și Anticlea. Dacă el nu-și folosea măiestria și îndrăzneala împotriva zeilor, se întâmpla astfel numai pentru că zeii din Olimp erau morți. Fără îndoială că nici o femeie nu l-ar fi putut speria. Un gigant cu un singur ochi nu avea nici umbra unei șanse împotriva lui Dominic Cervoni, din Corsica, nu din Itaca. Și nici măcar nu era rege, fiu de rege, ci făcea parte dintr-o familie foarte respectabilă - Caporali adevărați, spunea el. Se poate. Familia Caporali datează încă din secolul al XII-lea.

Neavând adversari mai înflăcărați, Dominic își sporea îndrăzneala prin strategeme necuviincioase îndreptate împotriva puterilor pământului, așa cum sunt sunt ele întruchipate de instituțiile punctelor vamale și de orice muritor care aparține de ele - scribi, ofițeri și gărzile de coastă din larg și de pe țărm. Vagabondul acesta modern și nelegiuit, ce avea o poveste personală de iubire, pericole și vărsare de sânge, era pentru noi un bărbat adevărat. Ne istorisea uneori fragmente din ea pe un ton ironic, controlat. Vorbea catalana, italiana din Corsica și franceza din Provence cu aceleași ușurință și naturalețe. Era foarte prezentabil în hainele sale de uscat, așa cum l-am dus odată să o vadă pe dona Rita - o cămașă albă apretată, o haină neagră și o pălărie rotundă. Devenea mai interesant prin rezervarea lui aspră și plină de tact, pusă în evidență de o veselie macabră, aproape imperceptibilă, a tonului și ținutei.

Avea siguranța fizică a bărbaților cu inima puternică. După o discuție de jumătate de oră în salon, în timpul căreia s-au legat minunat unul de altul, Rita ne-a spus cu cea mai nimerită dintre atitudinile ei de grande dame[5]

— Mais il est parfait, cet homme[6]!

Era perfect. La bordul lui ”Tremolino”, înfășurat într-un caban negru, pelerina pitorească a marinarilor mediteraneeni, cu mustățile mari și ochii fără scrupule puși în evidență de umbra glugii adânci, semăna cu un pirat, cu un călugăr și părea inițiat în taină în misterele cele mai groaznice ale mării.

43

Oricum, era perfect, așa cum spusese dona Rita. Singurul lucru care mă nemulțumea (și pe care chiar nu mi-l explicam) la Dominic al nostru era nepotul lui, Cesar. Era uimitor să vezi expresia dezolată de rușine care învăluia îndrăzneala fără scrupule din ochii omului acela, superior oricărui scrupul sau terori.

— N-aș fi îndrăznit niciodată să-l aduc la bordul balancellei voastre, s-a scuzat el odată față de mine. Dar ce să fac? Mama lui a murit, iar fratele meu și-a luat lumea-n cap.

Astfel, am aflat că Dominic al nostru avea un frate. Cât despre faptul că ”și-a luat lumea-n cap”, aceasta nu înseamnă decât că un bărbat își făcuse datoria cu succes, obținând vendeta ereditară. Feuda care existase vreme de secole între familiile Cervoni și Brunaschi era atât de veche, încât părea să se fi înăbușit în cele din urmă. Într-o zi, Pietro Brunaschi, după o zi grea între măslinii lui, s-a așezat pe un scaun de lângă peretele casei sale, cu un castron cu supă pe genunchi și o bucată de pâine în mână. Fratele lui Dominic, care se ducea acasă cu o pușcă pe umăr, s-a simțit jignit la vederea acestei imagini de satisfacție și tihnă, evident calculată ca să trezească sentimente de ură și răzbunare. Nu se certase niciodată cu Pietro, dar, după cum ne-a explicat Dominic, ”toți morții noștri urlau în el.” Din spatele unui zid de piatră, el a strigat: ”O, Pietro! Atenție la ce urmează!” și, în timp ce celălalt și-a ridicat nevinovat privirile, el i-a țintit fruntea și s-a achitat atât de bine de datoria vechii vendete încât, după cum spunea Dominic, mortul continua să stea cu bolul de supă pe genunchi și cu bucata de pâine în mână.

Din cauza aceasta - pentru că în Corsica, cei pe care i-ai ucis nu te vor lăsa în pace - fratele lui Dominic a trebuit să ia calea codrului, în arbuștii de pe coasta muntoasă sălbatică, ca să scape de jandarmi pentru restul infim al vieții lui, iar Dominic se ocupa de nepotul lui cu misiunea de a face bărbat din el.

Nici nu mi-aș putea imagina o misiune mai lipsită de perspective. Însăși materia primă folosită în acest caz părea defectă. Cei din familia Cervoni, dacă nu erau bărbați frumoși, erau foarte puternici în carne și oase. Dar tânărul acesta extraordinar de slab și palid părea să nu aibă mai mult sânge în el decât un melc.

— Vreo vrăjitoare blestemată trebuie să fi furat copilul fratelui meu din leagăn și a pus plodul acesta de diavol înfometat în locul lui, îmi spunea Dominic. Uită-te la el. Uită-te și tu la el.

Nu era prea plăcut să-l privești pe Cesar. Pielea lui ca pergamentul, care pe craniu arăta albă ca a unui mort, printre smocurile subțiri de păr maro-murdar, părea să fie lipită direct și strâns pe oasele lui mari. Deși nu avea nici un fel de deformație, acela a fost momentul în care eu m-am apropiat cel mai mult, mai mult decât mi-aș fi imaginat vreodată că o voi face, de a înțelege ce se desemnează în mod obișnuit prin cuvântul ”monstru”. Nu am nici o îndoială că efectul fizic avea într-adevăr o sursă morală. O natură completamente și iremediabil depravată se exprima în termeni fizici, care, luați în parte, nu te surprindeau deloc în mod pozitiv. Ți-l imaginai lipicios și rece la atingere, ca un șarpe. Cel mai mic reproș, dojana cea mai blândă și justificată era întâmpinată cu o căutătură cruntă, dușmănoasă, cu o strângere diavolească a buzei sale superioare subțiri și uscate, un mârâit de ură la care el adăuga de obicei sunetul plăcut al scrâșnetului de dinți.

Unchiul lui îl dobora la pământ mai mult pentru comportamentul lui veninos decât pentru minciuni, obrăznicie sau lenevie. Nici să nu vă ima-ginați că se asemăna cu un atac brutal. Vedeam cum brațul musculos al lui Dominic descria intenționat un gest orizontal amplu, o lovitură demnă, iar Cesar cădea brusc, ca o popică - era foarte amuzant să-i privești. Dar, odată căzut, el se zvârcolea pe punte, scrâșnind din dinți de furie neputincioasă - o priveliște groaznică. De mai multe ori, chiar a dispărut complet - o priveliște surprinzătoare. E foarte adevărat. Chiar înainte de câteva dintre loviturile acestea maiestuoase, Cesar cobora și se făcea nevăzut. Dispărea de-a berbeleacul în tambuchii deschiși, în bocaporturile din spatele unor butoaie cu fundul în sus, în funcție de locul în care se întâmpla să intre în contact cu brațul puternic al unchiului său.

Odată, chiar înainte de ultima călătorie a lui ”Tremolino” - se

întâmpla în vechiul port - a dispărut astfel peste bord, spre infinita mea consternare. Discutam despre afaceri cu Dominic la pupa, iar Cesar se strecurase în spatele nostru ca să asculte, pentru că, printre atâtea alte calități, el avea talentul desăvârșit de a spiona și a trage cu urechea. Auzind pleoscăitul căderii sale în apă puțin mai departe de noi, am rămas pironit de groază în același loc. Dar Dominic s-a dus calm până la traversă și s-a aplecat, așteptând ca țeasta nefericitului său nepot să iasă din apă.

— Hei, Cesar, a strigat el cu dispreț spre năpăstuitul care împroșca cu apă în jurul lui. Prinde cablul de ancorare - charogne[7]!

S-a apropiat apoi de mine ca să reluăm conversația întreruptă.

— Și Cesar? am întrebat eu neliniștit.

— Canalia! Lasă-l să atârne acolo! a răpuns el.

A vorbit în continuare calm despre problemele presante, în vreme ce eu încercam în zadar să-mi alung din minte imaginea lui Cesar afundat până la bărbie în apa vechiului port, o fiertură de secole de gunoaie ma-ritime. Încercam s-o alung pentru că simpla idee a acelei ape mă îmbolnăvea. Imediat, făcând semn unui barcagiu care nu avea ce face, Dominic i-a poruncit să-l pescuiască pe nepotul lui. Și, încet-încet, Cesar a apărut venind la bord de pe chei, tremurând, șiroind de ape murdare, cu bucățele de paie putrezite în păr și o bucată de coajă de portocală murdară atâr-nându-i de umăr. În timp ce trecea pe lângă noi, clănțănea din dinți, iar ochii galbeni priveau cruciș spre noi, cu răutate. M-am gândit că era de datoria mea să-l dojenesc.

— De ce-l pui la pământ de fiecare dată, Dominic? l-am întrebat eu. Într-adevăr, eram convins că nu avea nici un rost - nu făcea decât să irosească forța.

— Trebuie să încerc să fac bărbat din el, a răspuns Dominic fără nici o speranță.

M-am abținut să-i dau replica evidentă că în felul acesta risca să-l transforme - în cuvintele nemuritorului domn Mantalini - într-un ”un cadavru dangat, ud și respingător”.

— Vrea să fie fierar, a izbucnit Cervoni. Asta ca să învețe cum să

forțeze încuietorile cred, a adăugat el cu amărăciune sarcastică.

— De ce nu-l lași să se facă fierar? am riscat eu.

— Cine să-l învețe? a strigat. Unde să-l las? a întrebat el, pe un ton scăzut.

Iar eu am văzut pentru prima dată ce înseamnă disperarea adevărată.

— Fură, să știi! Vai! Par ta Madonne[8]! Cred că ar fi în stare să ne otrăvească mâncarea, a ta și a mea - vipera!

Și-a ridicat fața și amândoi pumnii încordați spre Ceruri. Oricum, Cesar nu ne-a otrăvit niciodată mâncarea. Nu poți fi sigur niciodată, dar cred că s-a dus să facă o altfel de muncă.

Din motive întemeiate, am fost nevoiți să ajungem foarte departe cu această călătorie, ale cărei amănunte nu trebuie împărtășite. Venind dinspre sud, ca să o încheiem cu partea importantă și cu adevărat periculoasă a pla-nului nostru, am ajuns la concluzia că trebuia să căutăm în Barcelona niște informații precise. Poate că pare că ne băgam singuri capul în fălcile leului, dar de fapt nu era așa. Aveam acolo unul sau doi prieteni foarte influenți și mulți alții mai umili, dar foarte valoroși, pentru că îi cumpărasem pe bani buni. Nu eram în pericol de a fi agresați. Într-adevăr, informațiile importante ne-au parvenit imediat prin intermediul ofițerului vamal, care a urcat la bord dovedind un zel ostentativ, ca să înfigă o vergea de fier în stratul de portocale - partea vizibilă din încărcătura noastră în tambuchi.

Am uitat să menționez înainte de aceasta că ”Tremolino” era cunoscut în mod oficial ca vas comercial de fructe și lemn de plută. În timp ce se întorcea pe țărm, zelosul ofițer a reușit să strecoare o bucățică de hârtie prețioasă în mâna lui Dominic, iar câteva ore mai târziu, când se eliberase din funcțiune, s-a întors la bord, însetat de băutură și mulțumiri. Cum e și firesc, le-a primit pe amândouă. În timp ce ședea și își sorbea lichiorul în micuța cabină, Dominic l-a năpădit cu întrebări despre obiceiurile gărzilor de coastă. De fapt, pe noi ar fi trebuit să ne preocupe serviciul preventiv din larg și era vital pentru succesul și siguranța noastră să știm poziția e-xactă a vaporului de patrulă din apropiere. Veștile nu puteau fi mai favo-rabile. Ofițerul a menționat un loc de pe coastă la vreo douăsprezece mile mai departe, unde, nebănuitoare și nepregătită, era ancorată, cu pânzele relaxate,

vopsindu-și vergele și zgâriind bancurile de nisip. Apoi, după complimentele obișnuite, ne-a părăsit, zâmbindu-ne optimist peste umăr.

După ce am coborât, m-am ținut pe aproape toată ziua, din exces de prudență. Călătoria aceea avea o miză mare.

— Noi suntem gata să plecăm imediat, cu excepția lui Cesar, care lipsește încă de la micul dejun, m-a anunțat Dominic în maniera lui domoală și aspră.

Nu ne puteam imagina unde plecase băiatul și de ce. Ipotezele obișnuite în cazul lipsei unuia dintre marinari nu se aplicau și în cazul absenței lui Cesar. Era prea hain pentru iubire, prietenie, jocuri de noroc sau chiar relații ocazionale. Dar se mai întâmplase o dată sau de două ori să hoinărească așa.

Dominic a coborât pe țărm să-l caute, dar s-a întors singur după două ore și foarte supărat, după cum îmi dădeam seama după umbra sporită a unui zâmbet invizibil de sub mustața lui. Se întreba ce se întâmplase cu nenorocitul și a făcut o investigație grăbită printre posesiunile noastre portabile. Nu furase nimic.

— O să se întoarcă repede, i-am spus eu optimist.

După zece minute, unul dintre oamenii de pe punte a strigat tare:

— Îl văd venind!

Cesar nu purta decât cămașa și pantalonii. Își vându-se haina, pentru bani de buzunar, după câte se părea.

— Pungașule!

E tot ce i-a spus Dominic, cu o blândețe teribilă. Și-a stăpânit furia pentru moment.

— Unde ai fost, vagabondule? a întrebat el amenințător.

Nimic nu l-ar fi putut convinge pe Cesar să răpundă la întrebare. Era ca și cum disprețuia minciuna. Ne-a înfruntat, retrăgându-și buzele și scrâșnind din dinți și nu s-a retras nici un centimetru din fața loviturii

de braț a lui Dominic. A căzut la pământ de parcă ar fi fost împușcat, bineînțeles. Dar, de data aceasta am observat că, în timp ce se ridica, a rămas în patru labe mai mult ca de obicei, arătându-și dinții mari peste umăr și ridicând spre unchiul lui priviri crunte cu un alt fel de ură în ochii lui rotunzi și galbeni. Sentimentul lui permanent părea întărit în acele momente de o răutate deosebită și curiozitate. Am devenit mai interesat. M-am gândit că dacă o să reușească vreodată să ne strecoare otravă în farfurii, așa o să ne privească în momentul în care ne așezăm la masă. Dar bineînțeles că n-am crezut nici pentru un moment că o să ne pună otravă în mâncare. Și el mânca aceeași mâncare. În plus, nici nu avea otravă. Și nici nu-mi imaginam o ființă umană atât de orbită de lăcomie încât să vândă otravă unei asemenea creaturi atroce.

44

Am ieșit încet în largul mării la apusul soarelui și, în decursul nopții, totul a mers bine. Aveam o briză impetuoasă, se simțea o suflare dinspre sud. Aveam vânt bun pentru călătoria noastră. Din când în când, Dominic își lovea palmele de câteva ori, de parcă ar fi vrut să aplaude performanțele lui ”Tremolino”. Balancelle fredona și tremura ușor în zborul ei, dansând ușor sub picioarele noastre.

În zori, dintre cele câteva pânze care se vedeau fu-gind înaintea furtunii care stătea să izbucnească, i-am atras atenția lui Dominic asupra unui anumit vas. Sumedenia de pânze pe care le purta îl făcea să se deslușească de departe, la pupa, ca o coloană cenușie care stătea neclintită direct în urma noastră.

— Uită-te la băiatul acesta, Dominic, i-am spus eu. Se pare că se grăbește.

Padrone n-a spus nimic, dar, înfășurându-și pelerina neagră strâns în jurul lui, s-a ridicat ca să se uite. Fața lui bronzată de vreme, încadrată de glugă, avea un aspect de autoritate și forță competitivă, cu ochii afundați privind fix în depărtare fără să clipească, precum ochii ficși, concentrați și nemiloși ai unei păsări de mare.

— Chi va piano va sano[9], a spus el în cele din urmă, aruncând o privire disprețuitoare într-o parte, ca aluzie ironică la viteza noastră amețitoare.

”Tremolino” mergea cât de repede putea și părea că de-abia atinge marea masă de spumă peste care zbura. M-am ghemuit din nou ca să mă adăpostesc în dreptul parapetului jos. După mai mult de o jumătate de oră de nemișcare legănată ce-i trăda atenția concentrată, fără răsuflare, Dominic s-a lăsat în jos pe punte lângă mine. Din gluga de călugăr, în ochii lui lucea o expresie fioroasă, care m-a surprins. Nu a spus decât:

— Bănuiesc că a venit aici ca să spele vopseaua nouă de pe verge.

— Ce? am strigat eu ridicându-mă. E garda de coastă?

Perpetua sugestie a unui zâmbet de sub mustățile de pirat ale lui Dominic părea să se accentueze tot mai tare - real, aspru, aproape vizibil prin părul ud și cârlionțat. Judecând după acest semn, cred că era cuprins de o furie de nestăpânit. Dar îmi dădeam seama și că era zăpăcit - des-coperirea asta m-a afectat în mod neplăcut. Dominic zăpăcit! Vreme îndelungată, rezemat de parapet, am rămas cu privirile pierdute peste pupa, la coloana cenușie care părea să rămână legănându-se ușor în urma noastră, întotdeauna la aceeași distanță.

Între timp, Dominic, negru și cu gluga pe cap, ședea pe punte cu picioarele încrucișate, cu spatele în vânt, amintind vag de un șef arab șezând pe nisip. Deasupra siluetei nemișcate, șnurul scurt și ciucurele de la capătul rigid al glugii se legăna fără viață în bătaia vântului. În cele din urmă, am renunțat să mai înfrunt vântul și ploaia și m-am ghemuit lângă el. Eram mulțumit că ambarcațiunea era un vapor de patrulă. Nu avea nici un rost să vorbim despre prezența lui acolo, dar, imediat, între doi nori încărcați cu averse cu grindină, o cascadă de lumină a soarelui a căzut peste velele lui și oamenii noștri i-au descoperit singuri caracterul. Începând din momentul acela, am observat că ei păreau să nu acorde nici o atenție celorlalți sau altor lucruri. Nu-și iroseau nici ochii, nici gândurile, decât pe fragila formă de coloană din spatele nostru. Oscilațiile lui deveniseră perceptibile. Pentru o clipă, a rămas orbitor de alb, apoi s-a șters încet, până când s-a pierdut de tot în furtună, numai ca să reapară din nou, aproape negru, asemănător cu un stâlp înfipt vertical pe fundalul pieziș al norilor solizi. De când îl zărisem prima dată, nu se apropiase de noi nici măcar cu un metru.

— N-o să-l prindă din urmă niciodată pe ”Tremolino”, am spus eu jubilând.

Dominic nici nu s-a uitat la mine. A remarcat doar absent, dar pe bună dreptate, că vremea grea era în favoarea urmăritorului nostru. Era de trei ori mai mare decât noi. Nu trebuia decât să menținem distanța până la căderea întunericului, ceea ce puteam face cu ușurință și apoi să coborâm pânzele dinspre mare și să evaluăm situația. Dar gândurile acestea păreau să se împiedice în întunericul unei enigme nerezolvate,

așa că, nu după multă vreme, a rămas tăcut. Noi fugeam în ritm susținut, cu aripile desfăcute. Capul San Sebastian, aproape în fața noastră, părea să se îndepărteze de noi în torentele de ploaie, iar apoi să apară din nou, ca să ne întâmpine graba și de fiecare dată se vedea tot mai clar între averse.

Cât mă privește, eu nu eram deloc sigur că acest gabelou (așa cum o numeau oamenii noștri în mod scandalos) ne urmărea pe noi. Dar părerea mea prezenta incongruențe nautice, ceea ce m-a făcut să-mi exprim opinia sanguină că ea, nevinovată, nu făcea decât să-și schimbe locația. Auzind acestea, Dominic a binevoit să-și întoarcă capul:

— Eu îți spun că ne urmărește, a afirmat el arțăgos după o scurtă privire la pupa.

Nu i-am pus niciodată la îndoială părerea. Dar cu toată ardoarea unui neofit și cu mândria unui învățăcel isteț, eu eram la vremea aceea un bun cazuist nautic.

— Ce nu înțeleg eu, am insistat cu subtilitate, e cum naiba, pe vântul ăsta, reușește să se mențină exact în locul în care era când am zărit-o prima oară. Era clar că nu putea și nu reușise să parcurgă cu douăsprezece mile mai mult decât noi în timpul nopții. Și mai sunt și alte aspecte imposibile…

Dominic șezuse neclintit, ca un pivot negru lipsit de viață, pus pe puntea de la pupa, aproape de capul cârmei, cu un ciucure mic fluturând în vârful lui ascuțit și o vreme el a păstrat neclintirea meditației sale. Apoi, aplecându-se cu un râset scurt, mi-a dat vestea cea proastă. Acum, înțelegea totul perfect. Se afla în locul în care o văzusem de prima dată, nu pentru că ne prinsese din urmă, ci pentru că trecusem pe lângă ea, în timp ce ne aștepta deja, oprită, cel mai probabil, pe urma noastră.

— Înțelegi - deja? a mormăit Dominic pe un ton scăzut, dar amenințător. Deja! știi că am plecat cu opt ore înainte de ora stabilită, altfel ar fi avut destul timp să ne aștepte de partea cealaltă a Capului și - a clănțănit din dinți ca un lup, aproape de fața mea - ne-ar fi avut uite-așa!

Acum înțelegeam destul de bine. Cei din vaporul celălalt stăteau cu

ochii în patru și nu-și pierdeau cumpătul. Am trecut pe lângă ei în întuneric, în timp ce ei se îndreptau încet spre locul de unde urmau să ne atace, crezând că noi suntem mult în urmă. Totuși, la lumina zilei, văzând o balancelle în fața lor cu o sumedenie de pânze desfăcute, și-au întins pânzele ca să ne urmărească. Dar, dacă era așa, atunci…

Dominic m-a apucat de braț.

— Da, da! Cineva le-a dat informația și ei au venit aici! Înțelegi? Au primit informații… Am fost vânduți, trădați… De ce? Cum? Pentru ce? I-am plătit pe toți așa de bine la țărm… Nu! O să-mi plesnească țeasta.

Părea să se înece, a tras tare de nasturele de la gât al pelerinei, a sărit în sus cu gura deschisă, de parcă ar fi vrut să strige înjurături și acuzații, dar s-a stăpânit imediat și, înfășurându-și pelerina mai strâns în jurul lui, s-a așezat din nou pe punte la fel de tăcut ca mai înainte.

— Trebuie să fie opera vreunui ticălos de pe uscat, am spus eu.

A tras margina glugii mult peste ochi, apoi a mormăit:

— Un ticălos… Da… E limpede.

— Ei bine, am spus eu. Nu pot pune mâna pe noi, asta e clar.

— Nu, a încuviințat el încet, nu pot.

Am trecut foarte aproape de Cap, ca să evităm un curent potrivnic. Pe partea cealaltă, prin efectul pământului, vântul ne-a părăsit complet pentru o clipă, așa că două dintre velele semețe ale lui ”Tremolino” atârnau lenețe de catarge în vuietul tunător al mărilor, ce invada țărmul pe care îl lăsasem în urmă. Și, când rafala reîntoarsă le-a umflat din nou, am văzut cu uimire cum jumătate din noua velă mare, pe care o credeam capabilă mai degrabă să scufunde barca decât să cedeze, a zburat pur și simplu de pe grandee. Am coborât imediat verga și le-am salvat pe toate, dar nu mai era velă, ci numai o grămadă de fâșii ude de pânză, care stânjeneau puntea și îngreunau vaporul. Dominic a dat ordin să se arunce toată grămada peste bord.

Ducându-mă iar la pupa, mi-a spus că ar fi aruncat și verga peste bord, ”dacă ar nu ar fost atâta bătaie de cap. Să nu-ți scape nici un semn”, a continuat el, cu voce scăzută. ”Dar o să-ți spun ceva groaznic. Ascultă:

am observat că întăriturile de frânghie de pe vela aceea au fost tăiate. Auzi? Au fost tăiate cu cuțitul în mai multe locuri. Totuși, a rezistat atâta vreme. Nu le-a tăiat destul de bine. Vântul i-a venit de hac în cele din urmă. Ce mai contează? Dar uită-te! Trădarea e chiar pe puntea aceasta! Pe coarnele diavolului! șade chiar aici, în spatele noastru! Nu te întoarce, signore!

Pe atunci, eram cu fața spre pupa.

— Ce să facem? am întrebat eu îngrozit.

— Nimic. Tăcere. Fii bărbat, signore!

— Ce altceva? am întrebat eu.

Ca să-i dovedesc că puteam fi bărbat, m-am hotărât să nu scot nici un sunet atâta vreme cât Dominic însuși avea forța de a-și ține buzele lipite. În anumite situații, tăcerea este cea mai potrivită. Mai mult, experiența trădării părea să fi aruncat o amețeală neajutorată asupra gândurilor și simțurilor mele. Vreme de o oră sau mai mult, am privit cum, dintre scurtele furtuni care îl ascundeau uneori cu totul, urmăritorul nostru se ridica pe valuri tot mai aproape. Dar, chiar și atunci când nu o vedeam, o simțeam acolo, ca un cuțit la gâtul nostru. Se apropia de noi înfricoșător de mult. Iar ”Tremolino”, într-o briză mai amenințătoare și pe ape mai li-niștite, se legăna încet sub singura ei velă, iar mișcarea avea ceva înfri-coșător de neglijent în libertatea ei de mișcare. A mai trecut o jumătate de oră. Nu mai suportam.

— Or să ajungă din urmă biata bărcuță, am bâlbâit eu dintr-o dată, aproape pe punctul de a izbucni în lacrimi.

Dominic nu se agita mai mult decât o sculptură. Mi-am simțit sufletul neexperimentat copleșit de un sentiment de singurătate catastrofică. Imaginea tovarășilor mei mi-a trecut prin fața ochilor. M-am gândit că toată gașca de regaliști era în Monte Carlo acum. Au apărut foarte clari și foarte mici în mintea mea, cu voci afectate și gesturi rigide, ca o procesi-une de marionete rigide pe o scenă de jucărie. Am tresărit. Ce era asta? Din gluga neagră nemișcată de lângă mine s-a auzit o șoaptă misterioasă, lipsită de scrupule.

— Il faut la tuer[10]!

Am auzit foarte bine.

— Ce spui, Dominic? am întrebat eu, mișcându-mi doar buzele.

Iar șoapta ce venea din glugă s-a repetat în mod misterios:

— Trebuie s-o omorâm.

Inima a început să-mi bată violent.

— Așa este, am bolborosit eu. Dar cum?

— O iubești mult?

— Da.

— Atunci trebuie să găsești forța să faci și asta. O s-o cârmești chiar tu, iar eu o să am grijă să moară repede, fără să rămână nici o așchie din ea.

— Poți? am murmurat eu, fascinat de gluga neagră care se întorsese impasibilă la pupa, de parcă s-ar fi aflat în comuniune nelegiuită cu bătrâna mare de magicieni, negustori de sclavi, exilați și războinici, marea le-gendelor și terorii, unde marinarii din trecutul îndepărtat auzeau umbra neliniștită a unui bătrân hoinar ce plângea zgomotos în întuneric.

— Știu o stâncă, a murmurat secretos vocea inițiată din glugă. Dar, atenție! Trebuie s-o facem înainte ca oamenii noștri să observe ce vrem să facem. În cine mai putem avea încredere acum? Un cuțit trecut peste fungile frontale ar face ca vela să cadă jos și libertatea noastră să rămână de domeniul trecutului în douăzeci de minute. Și s-ar putea ca cei mai buni dintre oamenii noștri să se teamă de înec. Bărcuța noastră este acolo, dar, într-o afacere ca asta, nimeni nu poate fi sigur că o să se salveze.

Vocea a tăcut. Plecasem de la Barcelona cu șalupa mică remorcată, dar mai târziu era prea riscant ca să încercăm să o urcăm pe vas, așa că am lăsat-o să-și încerce norocul cu mările la capătul unei lungimi confortabile de frânghie. De multe ori, ni se păruse că era groaznic de copleșită, dar imediat o vedeam apărând pe neașteptate pe un val, părând la fel de plină de viață și nevătămată ca întotdeauna.

— Înțeleg, am spus eu încet. Foarte bine, Dominic. Când?

— Nu încă. Trebuie să mai înaintăm puțin, a răspuns vocea din glugă cu un murmur fantomatic.

45

A rămas hotărât. Acum aveam curajul să mă întorc. Oamenii noștri se ghemuiseră pe punți ici și colo cu chipuri neliniștite, descurajate, întorși toți în aceeași direcție ca să-l privească pe urmăritor. Pentru prima dată în dimineața aceea, l-am observat pe Cesar întins cât era de lung pe puntea de lângă vela mare și m-am întrebat unde se pitise până atunci. Dar, din câte bănuiam eu, se putea să fi fost lângă mine în tot acest timp. Ne urmărisem soarta cu prea multă concentrare ca să ne mai dăm atenție unul altuia. Nimeni nu mâncase nimic în dimineața aceea, dar oamenii veneau mereu să bea apă din ciubăr.

Am fugit jos, în cabină. Aveam acolo, puși deoparte, într-un dulap, zece mii de franci în aur, despre a căror prezență la bord, din câte știam eu, nu știa nici un suflet, în afară de Dominic. Când am ieșit din nou pe punte, Dominic se în-torsese și privea coasta de sub gluga lui. Cape Creux închidea priveliștea în față. Spre stânga, un golf larg, cu apele tulburate și spulberate de furtuni puternice, părea plin de fum. La pupa, cerul părea amenințător.

În clipa în care m-a văzut Dominic a vrut să știe, pe un ton calm, ce se întâmplase. M-am apropiat din nou de el și, părând pe cât puteam de nepăsător, i-am spus încet că găsisem dulapul spart, iar cingătoarea cu bani dispăruse. Seara trecută era încă acolo.

— Ce vroiai să faci cu ea? m-a întrebat el, tremurând foarte tare.

— Să mi-o pun la brâu, bineînțeles, uimit să-i aud dinții clănțănind.

— Aur blestemat! a murmurat el. Poate că greutatea banilor te-ar fi costat viața.

S-a cutremurat

— N-avem timp să vorbim despre asta acum.

— Sunt gata.

— Încă nu. Aștept să ajungă aici furtuna aceea, a murmurat el.

Au mai trecut câteva minute tensionate.

Furtuna a venit în cele din urmă. Urmăritorul nostru, copleșit de un fel de vârtej întunecat, a dispărut din vedere. ”Tremolino” a tremurat și a alergat înainte în salturi. Pământul din față a dispărut și el, iar noi păream să fi rămas singuri în-tr-o lume de ape și vânt.

— Prenez la barre monsieur[11]! a rupt Dominic tăcerea dintr-o dată cu o voce aspră.

Și-a aplecat gluga până aproape de urechea mea.

— Balancelle este a ta. Mâinile tale trebuie să facă față acestei lovituri. Eu… eu mai am ceva de făcut.

Striga tare către omul care ținea direcția.

— Lasă-l pe signore să ia cârma, iar tu și ceilalți să fiți pregătiți să coborâți repede barca la ordin.

Omul a ascultat, surprins, dar fără un cuvânt. Ceilalți s-au agitat și au ciulit urechile când au auzit acestea. I-am auzit murmurând.

— Ce facem acum? Oare o să iuțim pasul și o luăm la sănătoasa? Padrone știe ce face.

Dominic a mers înainte. S-a oprit să se uite în jos la Cesar, care, așa cum am mai spus, era întins cât era de lung, cu fața în jos, lângă vela mare, apoi a trecut peste el și a dispărut în jos, sub pânza mare. N-am reușit să văd nimic în față. Nu puteam vedea nimic, cu excepția velei mari deschise și nemișcate, ca o aripă mare, ce răspândește umbră. Dar Dominic avea problemele lui. Am auzit vocea lui din față, într-un strigăt abia audibil:

— Acum, signore!

M-am rezemat de fusul cârmei, așa cum fusesem instruit mai devreme. L-am auzit din nou, încet, și nu a trebuit decât să-l țin drept. Nici o altă navă n-a mai alergat așa de bucuroasă spre moartea ei. Se ridica

și cădea, de parcă ar fi plutit în spațiu, și a țâșnit înainte, șuierând ca o săgeată. Gâr-bovit sub piciorul velei mari, Dominic a apărut din nou și s-a ridicat în picioare sprijinindu-se de catarg, cu degetul arătător ridicat, cu o atitudine de atenție răbdătoare.

Să vedeți acolo scânduri crăpate și obiecte din lemn distruse! Epava aceasta a rămas în sufletul meu cu groaza și oroarea omuciderii, cu remușcările neuitate că distrusesem dintr-o singură lovitură o ființă vie, o inimă credincioasă. La un moment dat, graba și oscilația amplificată a vitezei, în momentul următor - un tunet și moarte, neclintire - un moment de nemișcare îngrozitoare, cântecul vântului preschimbat în vaiet strident, iar apele grele clocotind amenințător și leneș în jurul cadavrului. Într-o clipă de teroare, am văzut cum verga trincii a zburat longitudinal cu o legănare brutală, iar oamenii erau toți grămadă, înjurând de frică și târându-se ca nebunii spre parâma bărcii. Cu strania bucurie la vederea lucrurilor cunoscute, l-am zărit și pe Cesar printre ei și am recunoscut vechiul, bine cunoscutul și eficientul gest al lui Dominic, lovitura orizontală a brațului său puternic. Îmi aduc bine aminte că mi-am spus: ”Cesar trebuie să se scufunde, bineînțeles.” și apoi, în timp ce mă târam în patru labe, cârma oscilantă căreia îi dădusem drumul m-a pocnit sub ureche și m-a lăsat fără cunoștință.

Nu cred că am rămas inconștient mai mult de câteva minute, dar când mi-am venit în fire, barca gonea înaintea vântului într-un golfuleț adăpostit, și doi oameni de-abia reușeau să țină direcția cu vâslele lor. Cu brațul în jurul umerilor mei, Dominic mă sprijinea la velele de la pupa.

Am acostat într-o parte cunoscută a țării. Dominic a luat una dintre vâslele bărcii cu el. Cred că se gândea la râul pe care trebuia să-l traversăm după puțină vreme, pe care se afla un fel de gabară nenorocită, al cărei par era adesea furat. Dar, mai înainte de toate, trebuia să urcăm creasta de la spatele Capului. El m-a ajutat să urc. Eram amețit. Îmi sim-țeam capul foarte mare și greu. În vârful urcușului, m-am agățat de el și ne-am oprit să ne odihnim.

Mai jos de noi, spre dreapta, golful lat și plin de fum era pustiu. Dominic își ținuse promisiunea. Nu se vedea nici o așchie în jurul stâncii negre lângă care ”Tremolino”, cu inima curajoasă zdrobită dintr-o singură lovitură, se cufundase în ape adânci pentru odihna

eternă. Nemărginirea mărilor deschise era înăbușită de cețuri dense și în mijlocul furtunii ce se ștergea, ca o fantomă, sub presiunea înfricoșătoare a velelor, garda de coastă neavizată gonea la fel ca înainte, continuându-și urmărirea spre nord. Oamenii noștri coborau deja panta opusă ca să caute gabara despre care știam din experiență că nu putea fi găsită întotdeauna așa ușor. I-am urmărit cu ochi uimiți, cețoși. Unu, doi, trei, patru.

— Dominic, unde e Cesar? am strigat eu.

Ca și cum ar fi respins însuși sunetul numelui său, Padrone a descris gestul acela amplu, impetuos, cu care îl dobora la pământ. M-am dat cu un pas înapoi și l-am privit cu teamă. Cămașa deschisă îi dezvelea gâtul musculos și părul gros de pe piept. A înfipt vâsla vertical în pământul moale și, rulându-și încet mâneca dreaptă, a întins brațul drept în fața mea.

— Acesta, a început el cu o mare hotărâre, a cărei reținere supraumană vibra cu violența înăbușită a sentimentelor sale, este brațul care a dat lovitura. Mă tem că aurul tău a făcut restul. Uitasem de tot de banii tăi.

Și-a împreunat mâinile într-un acces de supărare.

— Am uitat, am uitat, a repetat el neconsolat.

— Cesar a furat cingătoarea? am bâlbâit eu uimit.

— Cine altcineva? Canallia! Trebuie să te fi spionat zile întregi. El a furat-o. A lipsit toată ziua în Barcelona. Traditore! și-a vândut haina - ca să închirieze un cal. Ha, ha! Ce afacere bună! Îți spun că el i-a trimis după noi…

Dominic a arătat spre mare, unde garda de coastă nu mai era decât un punctuleț negru. Și-a lăsat bărbia în piept.

— … au primit informații! a murmurat el cu o voce posomorâtă. Un Cervoni! Oh, bietul meu frate!

— Și l-ai înecat, am zis eu încet.

— L-am lovit o dată și nenorocitul s-a scufundat ca o piatră, cu aurul.

Da. Dar a avut timp să citească în ochii mei că nimic nu-l putea salva atâta vreme cât eu eram în viață. Și nu aveam dreptul - eu, Dominic Cervoni, Padrone, care l-am adus pe fellucca ta - pe nepotul meu, un trădător?

A scos vâsla din pământ și m-a ajutat cu grijă să cobor. În tot acest răstimp, nu s-a uitat la mine nici măcar o dată. Ne-a trecut pe partea cealaltă cu gabara, apoi și-a pus din nou vâsla pe umăr și a așteptat până când oamenii noștri se depărtaseră destul de mult și mi-a oferit brațul lui. După ce străbătusem o parte din drum, s-a ivit și coliba de pescari spre care ne îndreptam. Dominic s-a oprit.

— Crezi că poți să ajungi până la casă de unul singur? m-a întrebat el încet.

— Da, așa cred. Dar de ce? Unde te duci, Dominic?

— Oriunde! Ce întrebare! Signore, nu ești decât puțin mai mult decât un băiat, dacă îi pui o asemenea întrebare unui bărbat care are o asemena poveste familială. Ah, traditore! Oare ce m-a făcut să recunosc că plodul ăsta de drac mort de foame este sânge din sângele meu! Hoț, escroc, laș, mincinos - alți oameni pot să se descurce cu așa ceva! Dar eu eram unchiul lui, așa că… Mi-aș dori să mă fi otrăvit. Charogne! Dar așa ceva: eu, om de încredere și corsican să fiu nevoit să-ți cer iertare pentru că am adus la bordul vasului tău, al cărui Padrone eram, un Cervoni, care te-a trădat - un trădător. Asta e prea mult. Este prea mult. Ei bine, îți cer iertare și poți să-l scuipi în față pe Dominic pentru că un trădător din sângele nostru ne murdărește pe toți. Un furt poate fi recompensat între oameni, o minciună îndreptată, o moarte răzbunată, dar ce poți face ca să plătești o trădare ca aceasta?… Nimic.

S-a întors și s-a îndepărtat de mine, mergând de-a lungul râului, agitându-și răzbunător brațul și repetându-și încet, cu emfază sălbatică:

— Ah, canalia! Canallia! Canallia!…

M-a lăsat acolo, tremurând de slăbiciune și mut de uimire. Incapabil să scot vreun sunet, am urmărit cu privirea chipul ciudat de nefericit al marinarului care ducea o vâslă pe umăr, în susul unei viroage golașe, presărate cu stânci, sub cerul trist și plumburiu al ultimei zile a

lui ”Tremolino”. Astfel, pășind cu hotărâre, cu spatele spre mare, Dominic a dispărut.

Proporționând calitatea dorințelor, gândurilor și mirărilor noastre la nesfârșita noastră insignifianță, măsurăm până și timpul în funcție de statura noastră. Prizonieri în casa iluziilor personale, treizeci de secole din istoria umanității par mai puțin semnificative decât treizeci de ani din viața noastră. Iar Dominic Cervoni ocupă un loc în amintirea mea alături de legendarul hoinar al mării de minuni și teroare, alături de aventurierul funest și ticălos, pentru care umbra evocată a profetului prevestea o călătorie pe continent, cu o vâslă pe umăr, până a întâlnit oameni care nu văzuseră niciodată vapoare și vâsle. Mi se pare că-i văd umăr la umăr, în amurgul unui pământ arid, posesorii nefericiți ai științei maritime secrete, purtând pe umerii lor emblema vocației grele, înconjurați de oameni tăcuți și liniștiți, chiar atunci când eu, întorcându-mă cu spatele la mare, duc aceste câteva pagini în amurg, sperând să găsesc într-o vale de pe continent bun-venitul tăcut al unui ascultător răbdător.

46

”Nu are nimeni șansa de a fi promovat decât dacă sare în gura unei arme și se târăște afară prin gura de detonare.”

Cel care, acum o sută de ani, mai mult sau mai puțin, a rostit cuvintele de mai sus cu o strângere de inimă, însetat de distincții profesionale, era un tânăr ofițer naval. Din viața, cariera, realizările și sfârșitul lui, nimic nu este prezentat tinerilor lui succesori din flota de astăzi - nimic, decât fraza aceasta, care, tipic marinărească în simplitatea sentimentului personal și a forței expresiei grafice, întrupează spiritul epocii. Această mărturisire obscură, dar puternică, are prețul, importanța și lecția ei. Ne parvine de la un strămoș de seamă. Nu știm dacă el a trăit destul de mult pentru a avea vreo șansă la promovarea pentru care trebuia să lupte cu atâta înflăcărare. El aparține măreței categorii a necunoscuților - care sunt într-adevăr măreți, prin suma totală a eforturilor devotate pe care le depun și prin scala colosală a succesului la care au ajuns prin ambiția lor insațiabilă și trainică. Nu îi știm numele, nu știm despre el decât ceea ce e important să știm - că nu a dat niciodată înapoi în clipele de efort fără speranță. Știm acest lucru despre un distins marinar din vremea lui Nelson. Părăsind această viață ca amiral al flotei în ajunul războiului din Crimeea, Sir Thomas Byam Martin a lăsat pentru noi, printre scurtele sale notițe autobiografice, aceste câteva cuvinte tipice, rostite de unul dintre nenumărații tineri care trebuie să fi simțit această neplăcere a vârstei eroice.

Distinsul amiral avusese la rândul lui aceste sentimente și era un bun judecător a ceea ce se aștepta în vremea lui de la oameni și vase. Inteligentul căpitan al unei fregate, un bărbat cu solidă rațiune, de un curaj năvalnic și cu o minte limpede, care era preocupat îndeaproape de bună-starea și onoarea marinei, a ratat o faimă mai mare numai datorită muncii pe care o presta. Am putea cita aici cuvintele pe care le-a lăsat T.B. Martin despre Nelson, la declinul unei vieți sacrificate

pentru scopuri nobile, care a murit acum cincizeci de ani, în ajunul aniversării luptei de la Trafalgar.

”Noblețea minții lui Nelson era o parte importantă și minunată a caracterului său. Slăbiciunile lui - defecte, dacă așa preferați - nu vor fi scoase în evidență în nici una dintre însemnările mele”, declară el și continuă - ”El este cel ale cărui realizări minunate și de neegalat vor fi reme-morate cu admirație și britanicii îi vor rămâne recunoscători, atâta vreme cât va mai exista recunoștință în inimile britanicilor sau cât un vas mai plutește încă pe ocean, el este cel al cărui exemplu de la izbucnirea războiului a dat un impuls atât de cavaleresc tinerilor care își serveau țara, încât s-au grăbit toți, ca niște rivali ce sfidau și disprețuiau orice avertizare de prudență și au avut realizări eroice care au contribuit foarte mult la exaltarea gloriei neamului nostru.”

Acestea sunt cuvintele lui și sunt adevărate. Tânărul și impetuosul căpitan de fregată, bărbatul care la mijlocul vieții sale era bucuros să urmărească o flotă întreagă cu o singură mână, pe când avea șaptezeci și patru de ani, un bărbat activ și cu o gândire sclipitoare, bătrânul amiral al flotei, bunul slujitor de încredere, care și-a servit țara sub doi regi și o regină, a simțit corect influența lui Nelson și a exprimat cu scrupulozitate tot ce cuprindea inima lui generoasă de marinar.

”Exaltare”, a scris el, nu ”sporire”. Și, începând de acolo, sentimentele și condeiul său au reflectat adevărul. Alți oameni erau pregătiți și capabili să adauge comoara victoriilor pe care marina britanică le-a oferit națiunii. A fost destinul lordului Nelson să exalteze toată această glorie! Să exalteze! Cuvântul pare să fi fost creat pentru acest om.

47

Flota militară a războiului de douăzeci de ani se descurca întotdeauna și nu s-a descurcat niciodată mai bine decât atunci când lordul Nelson inspirase în sufletul ei propria pasiune pentru onoare și faimă. A fost o flotă militară norocoasă. Victoriile ei nu se rezumau doar la distrugerea unor vase neajutorate și masacrarea oamenilor speriați. A fost scutită de această crudă favoare, pe care nu a cerut-o nici o inimă curajoasă. A avut noroc cu adversarii ei. Spun adversari pentru că, în cazul unor amintiri atât de falnice, ar trebui să evităm să spunem ”dușmani” - cuvânt al cărui sunet ostil perpetuează antagonismele și conflictele dintre națiuni, poate că oricum iremediabile, atât de hotărâtoare și atât de vanitoase. Războiul este unul dintre cadourile vieții, dar - vai! - nici un război nu ne pare necesar atunci când timpul și-a lăsat amprenta împăciuitoare asupra neînțelegerilor pasionale și a dorințelor pasionale ale marilor oameni. Le temps, după cum a spus un distins francez, est un galant homme[12]. El favorizează spiritul împăcării și dreptății, din a căror acțiune se poate culege la fel de multă glorie ca din acțiunea armelor.

Una dintre ele - dezorganizată de schimbări revoluționare, cealaltă - ruginită din cauza neglijenței monarhiei decăzute, cele două flote care ne erau oponente au intrat încă de la început în luptă cu sorți potrivnici. Prin meritul îndrăznelii și loialității noastre și prin geniul unui mare lider, ne-am sporit avantajele în timpul războiului și le-am menținut astfel până la sfârșit. Dar în iluzia fericită a puterii irezistibile, un lung șir de succese militare aduce în atenția națiunii aspectul mai puțin evident că un asemenea noroc poate fi pierdut din vedere întâmplător. În ultimele sale zile, vechea flotă și-a câștigat renumele că nici cel mai disprețuitor spirit de răutate nu îndrăznește să-i găsească defecte. Ea datorează această favoare supremă numai adversarilor ei.

Pentru că soarta nenorocoasă i-a văduvit de încrederea în sine care

întărește brațele gazdei înarmate - nu foarte pricepută, dar curajoasă - am putea spune fără ezitare că adversarii noștri au reușit să depună mai multă rezistență în lupta din 1797 decât în cea din 1793. Și nici mai târziu, nu li s-ar fi putut cere marinarilor să depună mai multă rezistență decât au făcut-o pe Nil și chiar mai puțin de-atât - marinari care, doar dacă sunt orbi sau irațională, trebuie să-și fi văzut soarta pecetluită în momentul în care ”Goliat”, făcând față loviturilor venite de la ”Guerrier”, a ocupat un loc de staționare continental. Flotele combinate din 1805, care tocmai ieșiseră din port, însoțite numai de amintirile tulburătoare ale loviturilor sorții, au etalat, apropiindu-se de noi, o înfățișare hotărâtă, în care căpitanul Blackwood, în spirit cavaleresc, și-a felicitat amiralul. Prin străduințele lor curajoase, adversarii noștri n-au făcut decât să adauge la lustrul armelor noastre. Nici un prieten nu ar fi reușit să facă mai mult de atât, pentru că, până și în război, ce retează pentru o vreme toate sentimentele de prietenie între oameni, această legătură subtilă a asocierii rămâne între oameni curajoși - ca ultima mărturie că valoarea victoriei trebuie să fie primită din mâinile învinșilor.

Cei care, din arșița acelei lupte s-au scufundat împreună spre odihna lor în străfundurile răcoroase ale oceanului, nu ar înțelege lozincile din zilele noastre, ar privi cu ochi uimiți mecanismele conflictelor noastre. Totul trece, totul se schimbă: animozitățile dintre popoare, manevrarea flotelor, forma vaselor, până și marea pare mai mică și diferită de marea din zilele lordului Nelson. În goana aceasta neîncetată după umbre și nuanțe care, precum formele fantastice ale norilor, care sunt aruncate întunecat pe ape într-o zi vântoasă, ne depășesc în zbor, ca să cadă apoi brusc, mai jos de marginea dură a unui orizont implacabil, trebuie să ne întoarcem spre spiritul național care, superior în forța și continuitatea sa unei soarte bune sau rele, este unicul ce ne poate oferi sentimentul unei existențe răbdătoare și al unei puteri invincibile împotriva sorților.

Ca un elixir subtil și misterios turnat în țărâna perisabilă a generațiilor succesive, el crește, o dată cu marșul veacurilor, în sinceritate, splendoare și putere. În eterna sa curgere în jurul globului pământesc, el ferește de ruina și uitarea morții pe cei mai măreți dintre marii noștri oameni și, printre ei, măreția înflăcărată și blândă a lui Nelson, al cărui geniu putea, datorită loialității unui marinar curajos și a unui amiral distins, să ”exalteze gloria națiunii noastre.”

Sfârșit

1 Arimaj - repartizarea și fixarea încărcăturii la bordul unei nave sau aeronave astfel încât să se obțină și să se mențină echilibrul acesteia. (n.red.)

2 Pe scurt (n. tr.)

3 Joc cu inele (n. tr.)

4 Ești un prost, dragul meu. Acest lucru nu are nici o importanță (n. tr.)

5 Mare doamnă.(n. tr.)

6 Dar bărbatul acesta este perfect (n. tr.)

7 mortăciune (n. tr.)

8 Pe Madonna! (n. tr.)

9 Cine merge încet, merge sănătos! (n. tr.)

10 Trebuie să o omorâm! (n.tr.)

11 Apucă fusul cârmei, domnule! (n. tr.)

12 Timpul este un bărbat galant! (n. tr.)

Table of Contents

Cover Page

Oglinda marii

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

41

42

43

44

45

46

47